POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień — ***Dnia 6-go lutego 1943r.*** — **Rok V. Nr. 5**

ZAGADNIENIE KOLONIALNE

W dniu 10 lutego 1920 roku Polska objęła w posiadanie zaledwie, jeśli nie liczyć półwyspu Helu, 72 km. wybrzeża morskiego, oraz weszła w prawa lokatora w Gdańsku. Nic więc dziwnego, że dopóki nie wybudowała własnego portu morskiego w Gdyni w latach 1924-1929, nie mógł rozwijać się handel morski, jak również polska żegluga morska.

Handel morski Polski w 1924 r. wynosił zaledwie 13% ogólnych obrotów handlu zagranicznego Polski. Po wybudowaniu Gdyni i uruchomieniu własnej żeglugi morskiej, stale wzrastał i wynosił w 1929 r. — 42.3%, w 1930 r. — 50.4%, w 1931 r. — 60.9%, w 1932 r. — 67.8%, w 1933 r. — 69.3%, w 1934 r. — 72.5%, w 1935 r. — 73.3%, w 1936 r. — 77.2%, w 1937 r. — 77.9%, w 1938 r. — 77.7%, a w 1939 r. osiągnął około 80%.

W pierwszym roku istnienia polskiej żeglugi, 1927, przewiozła ona zaledwie 3% ładunków morskich, idących przez dwa polskie porty w Gdyni i Gdańsku, w 1937 r. osiągnęła 11%. A więc około 65-75% ładunków morskich polskich portów przewoziły statki handlowe państw obcych. Odbijało się to w sposób niekorzystny na naszej walucie, gdyż musieliśmy płacić ogromne sumy za przewóz towarów morzem w walucie obcej, a poza tym tracił nasz kupiec i robotnik na zarobkach, wynikających z obcego pośrednictwa handlowego.

Równolegle z rozbudową Gdyni i unowocześnieniem portu w Gdańsku, Polska wybudowała porty rybackie w Helu, Jastarni, Kuźnicach, Chałupach, Władysławowie /obok Wielkiej Wsi-Hallerowa/ oraz w Pucku, szkoliła rybaków przy Szkole Morskiej, zaopatrzyła ich w nowoczesny sprzęt i stworzyła odrębne towarzystwa dla połowów dalekomorskich, przede wszystkim dla połowu śledzi na Morzu Północnym. W 1921 r. złowiono 1.300 ton ryb wartości około 1 miliona zł., w 1937 r. złowiono już 14.012 ton ryb wartości przeszło 5 milionów zł. Jednocześnie ze wzrostem połowów ryb, rozbudowano przemysł przetwórczy na wybrzeżu, zorganizowany w 45 wędzarń i 20 fabryk konserw rybnych.

Nasza wzmożona działalność na morzu wywołała nieprzychylną reakcję ze strony dotychczasowych monopolistów w handlu morskim, żegludze i rybołówstwie morskim, którzy niepodzielnie ciągnęli zyski z Polski w tym zakresie. Największa jednak potęga morska, Wielka Brytania, w polsko-angielskim traktacie handlowym, zawartym w 1935 r. uznała słuszność polskich żądań dalszej pracy, a zasady współpracy na morzu, ustalone z Wielką Brytanią, stały się podstawą dla wszystkich późniejszych traktatów handlowych i nawigacyjnych, zawieranych z Polską.

W 1936 r. został opracowany piętnastoletni plan rozbudowy polskiej marynarki handlowej i flotylli rybołówczej przez budowę lub nabycie 450 tysięcy brutto rej. ton, z czego w latach 1937-39 zdążono nabyć 60 tysięcy ton nowych statków handlowych i rybołówczych, a w tym najbardziej nowoczesne transatlantyki motorowe "Sobieski" i "Chrobry" dla obsługi południowo-amerykańskiego towarowo-emigracyjnego szlaku. W chwili wybuchu wojny Polska była w pełni rozwoju programu polityki morskiej, a jej marynarka handlowa, już o tonażu 135 tysięcy brutto rej. ton, weszła na wszystkie szlaki morskie, przewożąc rocznie około dwóch milionów ton towarów i 50 tysięcy pasażerów, zarabiając na tych przewozach około 50 milionów złotych rocznie, a flotylla rybołówcza dostarczała ryb o wartości 5 milionów zł. rocznie.

Ten planowy rozwój naszej żeglugi morskiej i rybołówczej wpłynął decydująco nie tylko na przestawienie handlu kontynentalnego, przeważnie w 45-50%, znajdującego się w rękach Niemców, na handel zamorski, lecz również stale zmniejszał obroty z krajami europejskimi na korzyść krajów poza europejskich: przywóz do Polski z krajów poza europejskich z 22.8% w 1928 r. zwiększył się do 34.2% w 1938 r. w odsetkach wartości, a wywóz w tym czasie zwiększył się z 3.9% do 15.5%, a n.p. obroty handlowe morzem portu w Gdyni stanowiły już 49% obrotów z krajami poza europejskimi.

Struktura naszego handlu zagranicznego wskazuje na dominujący przywóz produktów kolonialnych i ich ważność ze względu na cenę jednej tony towarów, przywiezionych z poszczególnych kontynentów. W r. 1937 wynosiła ona z: Europy — 281 zł., Azji — 741 zł., Afryki — 240 zł., Ameryki — 620 zł., Oceanii /Australia, Nowa Zelandia/ aż 3.645 zł., gdy wartość naszego wywozu w 1937 r. do tych krajów wynosiła zaledwie: 75, 296, 55, 316 i 132 złotych średnio za jedną tonę.

Wynika z tego, że *przywoziliśmy towary i surowce droższe, a wywoziliśmy tańsze.* Przywoziliśmy przede wszystkim surowce przemysłowe /wełna, bawełna, juta, skóry, złom żelazny i rudy, kauczuk i inne/, których wartość wynosiła w latach 1935-37 od 44 do 48.4% wartości całego przywozu towarów do Polski, natomiast przywóz surowców konsumcyjnych /owoce, kawa, herbata, kakao, korzenie, śledzie i ryby, ryż i tytoń/, na skutek braku obcych walut, nieco zmalał, lecz wynosił od 12.4% do 10%. Na zakup surowców przemysłowych i konsumcyjnych Polska wydała w latach 1935-37 — 485, 576 i 730 milionów zł., co stanowiło 56.4%, 57.3% i 58.4% wartości ogólnego przywozu do Polski. W zamian na pokrycie tego przywozu Polska wywoziła swoje surowce w stanie surowym w 45%, w stanie pierwotnej obróbki w 42%, a fabrykatów gotowych zaledwie 13%, gdy sąsiadująca z nami Czechosłowacja wywoziła aż 61% fabrykatów gotowych! Ponieważ za surowce zagraniczne musieliśmy płacić dewizami, więc konieczność ich zdobycia wpływała ujemnie na ceny wewnętrzne wywożonych produktów, n.p. 100 kg. cukru kosztowało w kraju 95 zł., gdy cena wywozową wynosiła zaledwie 13 złotych, cena jednej tony węgla w kraju wynosiła 45-50 zł., a cena wywozowa 16-23 zł.

Wniosek z tego na przyszłość jest jasny. Staniemy przed nakazem zatrudnienia ludności w kraju przez rozwój przemysłu, handlu i żeglugi morskiej oraz podniesienia na wyższy poziom przemysłowy naszego rolnictwa. Potrzeba będzie do tego surowców, uzyskiwanych bez obniżania dochodu społecznego polskiej ludności przez wywóz własnych surowców. Stwarza to palące zagadnienie, które może być rozwiązane na drodze uzyskania własnych kolonialnych obszarów, bogatych z natury w potrzebne surowce, a dotychczas mało eksploatowanych i słabo zaludnionych.

Jest to tym bardziej konieczne, że Polska, jako kraj przemysłowo-rolniczy, weszła przed samą wojną przez stworzenie Centralnego Obszaru Przemysłowego /C.O.P.'u/ na drogę nie tylko rozwoju przemysłu w całym kraju, lecz również na drogę uprzemysłowienia rolnictwa. W latach 1921-37 tempo urbanizacji w Polsce posunęło się zaledwie z 25% do 27.2%, a więc tylko o 2.2% pomimo, że Polska miała największy przyrost rzeczywisty ludności — 27%, gdy Niemcy — 13.5%, Italia — 13.4%, W. Brytania — 7% i Francja — 7%, gdy przyrost naturalny na 1.000 mieszkańców w Polsce wynosił — 12%, Italii — 8.7%, Niemczech — 7.2%, W. Brytanii — 2.7%, a we Francji tylko — 0.3%.

W 1937 r. na ogólny przyrost ludności w Polsce 412,000 zaledwie 118,000 przypadło na ludność miejską. Polska też ze wszystkich krajów Europy zachodniej odznaczała się *przeludnieniem wsi*, gdyż posiadała największą ilość mieszkańców na 100 ha gruntów ornych, a mianowicie 105.4, gdy Niemcy — 38.2, Italia — 62.9, Francja — 38.2 i Dania — 42.2.

Polska w latach 1921-1939 starała się rozwiązać przeludnienie wsi na drodze parcelacji większych obszarów i komasacji drobnych gospodarstw, lecz zapas ziemi do parcelacji wystarczyłby w sposób zadawalający dla racjonalnego bytu gospodarczego zaledwie dla 15% nadmiaru ludności wiejskiej bez możności skasowania 1,109,000 gospodarstw karłowatych, które wymagały upełnorolnienia. Komasacja gruntów nie dała również rozwiązania, gdyż gospodarstwa chłopskie w Polsce nie były trwałymi, t.j. niepodzielnymi warsztatami pracy. *Około 2.5 milionów osób było zbędnych w rolnictwie, a więc czwarta część, zdolnych do pracy, pozostawała tylko dlatego w gospodarstwach rolnych, że nie mogła znaleźć żadnego innego zajęcia i ta masa 2.5 milionów wywierała nacisk na miejski rynek pracy, który nie był zorganizowany pod względem przemysłowym i handlowym, ażeby przyjąć tak wielkie masy młodych pracowników.*

Polska w latach 1921-39 nie zorganizowała w potrzebnej skali przemysłu, handlu, ani też emigracji kolonialnej. Po wojnie 1914-18 reemigracja Polaków do kraju trwała tylko pięć lat, a później powstałe bezrobocie i przyrost ludności, brak rozwoju przemysłowego, spowodował ponowną emigrację robotniczą do Francji, Łotwy i do krajów zamorskich, skazując nowe i najbardziej wartościowe pokolenia młodych obywateli Polski na wynarodowienie i straszną poniewierkę!

Po tej wojnie należy się również liczyć, że, na skutek dużego upływu krwi w narodzie polskim, będzie konieczny powrót do ojczyzny wszystkich tych Polaków, którzy wyemigrowali zagranicę w poszukiwaniu pracy, a powinni służyć swemu krajowi pomocą fachową, długoletnim doświadczeniem w przemyśle i handlu oraz stworzyć nowe placówki narodowego gospodarstwa. Lecz dla zatrudnienia przyrostu naturalnego w Polsce niezbędny jest rozwój przemysłu, dla którego potrzebować będziemy coraz więcej *taniego surowca*, gdyż surowce, zakupywane przed wojną za dewizy były zawsze droższe ze względu na dodatkowe koszta handlowe, przemysłowe, finansowe i transportowe. *Dopiero własna produkcja surowców w koloniach, bezpośredni przywóz z kolonii na własnych statkach, do własnych portów, do specjalnie przygotowanych własnych składów i własnymi drogami lądowymi lub wodnymi do miejsca produkcji pozostawia cały dochód, jako wielki dorobek społeczny, w rękach polskiego robotnika, urzędnika, bankowca, maklera, bez wywozu walut na zakup surowca za granicę.*

Własne kolonie ułatwiają rozbudowę i utrzymanie licznych placówek przemysłowych i handlowych, wchłaniających liczne rzesze pracowników, przez dostawę taniego surowca i zatrudnienie części przyrostu ludności, kształconej i przygotowanej specjalnie do pracy kolonialnej. Należało by wykorzystać pobyt licznych grup Polaków w W. Brytanii i w koloniach, ażeby młodzież naszą zawczasu przygotować do pionierskiej pracy kolonialnej. W Londynie lub Liverpoolu powinna powstać specjalna uczelnia, zawodowa szkoła kolonialna, a zagadnieniami tymi, obok kierownictwa w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi, powinien zająć się specjalnie utworzony Instytut Badań Kolonialnych.

W prasie podnosi się często myśl, że powinniśmy się zająć przede wszystkim powrotem Polaków do kraju, a pracę nad uzyskaniem własnych kolonii odłożyć do lepszych czasów, bo Karta Atlantycka przewiduje międzynarodowy rozdział dóbr kolonialnych. Jest to krótkowzroczne. Do objęcia kolonii musimy być zawczasu przygotowani, bo kto nie przygotuje warunków, to będzie musiał się pocieszyć obiecanką, że otrzyma coś w przyszłości, a nie zaraz.

Czy mamy znów powtórzyć błędy naszej delegacji w czasie zawierania traktatu wersalskiego, która zapomniała upomnieć się o słusznie nam należną część kolonii niemieckich w Afryce, na których utrzymanie i rozwój szły podatki naszej ludności z polskich ziem zachodnich? Czy mamy nadal wywozić naszych emigrantów na równi z bekonami i masłem? Czy też przygotować emigrację fachową do własnych kolonii, celem produkowania taniego surowca dla ojczystego kraju, jak również fachową emigrację kupców naszego handlu zagranicznego, równolegle do potrzeb przemysłu i handlu w kraju?

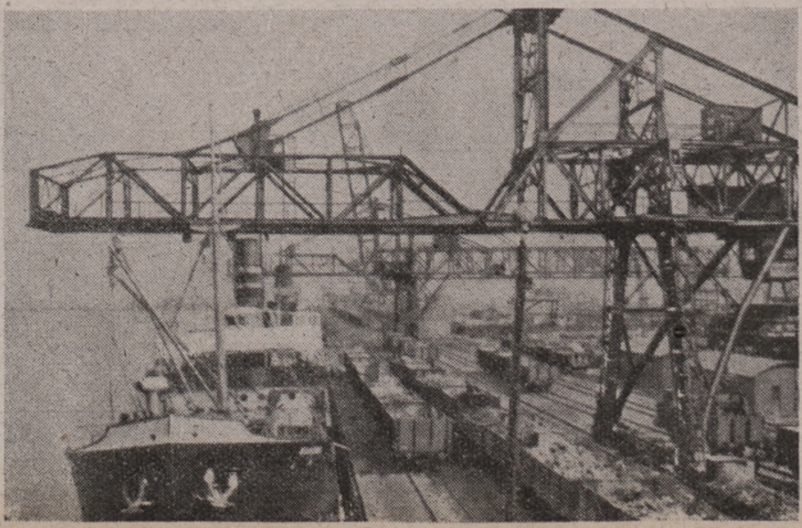
Polacy w ilości około ośmiu milionów rozproszyli się po całym świecie. Już po odzyskaniu niepodległości w latach 1918-39, Polska traciła tak wiele najdroższej krwi własnej dla sprawy dobrobytu innych państw, na których terenie pracowali nasi pionierzy kolonialni lub przymusowi emigranci. Słuszną zapłatą za tę twardą, wydajną pracę, byłoby, gdyby Polska otrzymała własne kolonie w Afryce. Warto przypomnieć, że n.p. Kamerun odkrył w drugiej połowie XIX stulecia Polak, pionier kolonialny, Szolce-Rogoziński.

Prasa brytyjska ostatnio, w związku z uroczystym posiedzeniem *Royal Geographical Society* ku czci Strzeleckiego, pisała dużo o odkryciach i zasługach polskiego podróżnika i odkrywcy nieznanych części Australii i Tasmanii, odkrywcy góry Kościuszki i kopalń złota, a "*The Times Literary Supplement*," wychodzący w Londynie, w artykule p.t. "*A British Pole, Debt to Count Strzelecki*," pisze: "... w imieniu tego dzielnego podróżnika i odkrywcy chyba nie powinno by być trudno upomnieć się w przyszłości o zasłużony teren zamorski dla polskiej emigracji, jak też i o przydział surowców, potrzebnych do powojennej odbudowy Polski."

Również z prawdziwym uznaniem czytamy słowa profesora Uniwersytetu w Londynie W. Rose, który w swojej pięknej książce o Polsce /"*Poland*," London, 1939/ pisze: "... Czy Polska może stawiać swoje żądania otrzymania kolonii, jest sprawą, o której nie jestem powołany mówić. Ale w swoim czasie, gdy przyjdzie do ogólnego rewidowania stosunków przeludnionej Europy, gdy otworzy się dla nadmiaru jej ludności niedorozwinięte i niezaludnione części świata — głos Polski powinien być wysłuchany. Jej emigranci na wielu kontynentach dowiedli swojej wartości, dowiedli że nie boją się pracy a to jest najlepszy z dotychczas wynalezionych sposobów ażeby eksploatować matkę ziemię ..."

HENRYK BAGIŃSKI

Dzięki setkom nowoczesnych dźwigów zdolności przeładunkowe portu gdyńskiego były olbrzymie



Szkic sytuacyjny

CASABLANCA

Spotkanie Churchill-Roosevelt w Casablance było niespodzianką, albowiem utarło się przekonanie, że prezydent Stanów Zjd. nie opuszcza *White House'u* /jest on od lat inwalidą po przejściu paraliżu dziecięcego/. Zjawienie się przewódców sojuszniczych w Afryce było wyjątkowo *na czasie* — z wielu względów.

Przede wszystkim tego rodzaju manifestacja w "*przedpokoju Europy,*" jakim jest Afryka Franc., przynosi ujarzmionej Europie *wieść nadziei.* Nigdy wieść taka nie była potrzebniejsza aniżeli dzisiaj właśnie, kiedy propaganda niemiecka czyni olbrzymie wprost wysiłki, aby przekonać Europę, że losy jej są związane *nierozdzielnie* z losami Rzeszy i że jeżeli Niemcy pójdą na dno, pociągną za sobą *cały ląd europejski.* W tych warunkach, kiedy zagłodzona i steroryzowana Europa przeżywa jeszcze jeden straszny przednówek, kiedy jej zasoby duchowe i moralne, jej siły fizyczne, znajdują się w stanie wyczerpania, kiedy przez cały kontynent idzie fala natężonej propagandy wroga — potrzeba słów, któreby powiedziały Kontynentowi, że istnieje jeszcze jeden wybór: porządek i ład, pod kierownictwem tych narodów, które ład ten niosą i przyniosą — narodów anglosaskich.

Na ziemi afrykańskiej planowano kampanie na r. 1943, przyczem — planowano kampanie *anglosaskie.* Rosja sowiecka nie ma powodu ujawniać swoich planów. "*Times,*" a za nim inne pisma — również amerykańskie — zaznaczyły, że Rosja nie jest w wojnie z Japonią, a Chiny z Rzeszą, a zatem "globalna" kampania tych państw nie wchodziłaby w rachubę Casablanki. Tygodnik "*New Statesman*" w nrze z dnia 30 stycznia zaznacza, że Sowiety mają swoje hasła wojenne i swoją własną strategię.

"*New Statesman*" idzie najdalej ze wszystkich pism brytyjskich nastrojonych życzliwie dla Rosji. Sugeruje on bowiem ni mniej ni więcej, tylko, że Stalin w pewnych warunkach mógłby się uznać za niezwiązany poprzednio powziętymi postanowieniami. Na razie nic do tego wniosku nie skłania.

Wydaje się, że Rosja sowiecka ma powody, ażeby zachować maximum *swobody ruchu* zarówno jeżeli chodzi o pole wojenne jak polityczne. Rosja nie użycza w tej mierze żadnych zapewnień czy zobowiązań, od czasu tylko do czasu — jak w sprawie Afryki Franc. — dając do poznania, że jej się to czy tamto nie podoba.

W tych właśnie sprawach Roosevelt i Churchill, uzyskali tyle, że *Giraud i de Gaulle spotkali się.* Nie osiągnęli oni zgody politycznej i wątpić należy, ażeby zdołali ją osiągnąć. Ważne jest jednak to, że postanowili oni *połączyć swoje wysiłki wojskowe.* Utrwalenie się ich współpracy zajmie bardzo wiele czasu, a uzyskamy zapewne to tylko, że sprawy Francji nie będą ustawicznie przedmiotem gorszących przetargów. To już dużo. Sprawozdawca "*Daily Telegraphu*" w depeszy z New Yorku /dnia 1-ego lutego/ powiada, że pomiędzy Giraud a de Gaulle jest zasadnicza różnica: Giraud patrzy się niechętnie na całą *Trzecią Republikę* i nie bardzo może życzy sobie Czwartej. Inny sprawozdawca podkreśla, że Giraud jest nie tylko żołnierzem ale i politykiem i że odpowiedzi jego na zadawane mu pytania świadczą jak doskonale opanował on *kunszt dyplomacji.*

Spotkanie Roosevelt-Churchill w Casablance stanowi wydarzenie, którego skutki poznamy. Rozwiną się one przed nami dopiero w ciągu r. 1943. Dlatego to, co ujawniono i podano do wiadomości ogółu na temat tego spotkania nie może być pod żadnym względem ani ostateczne ani wyczerpujące.

To jedno wydaje się wcale pewne, że oświadczenie o "bezwarunkowym poddaniu się" uprzedza niemieckie próby pokojowe.

OFENSYWA POKOJOWA RZESZY

Rzesza nie ustaje napewno w tych próbach chociaż na zewnątrz zaprzecza im z oburzeniem. Jest rzeczą znamienną, że w pechowej mowie Goeringa /którą pogryzły "Moskity" na wstępie/ — pojawiły się tony, które sprawozdawca dyplomatyczny "*Timesa*" zwie słusznie "tonami Hessa." Istotnie ów "*Hessian tone*" był wcale znamienny, co dowodzi, że Goering od biedy — /powiedział on pod adresem Anglii raczej słowa skargi, aniżeli nienawiści/ — zabawiłby się w nowego wysłannika pokoju. Sprawozdawca polityczny "*Daily Mail*" uważa, że Hitler ma swój plan pokojowy i że zagrać on może naprzód pod adresem Rosji.

Jakkolwiek sprawy się mają, jest rzeczą jasną, że ofensywa pokojowa Rzeszy będzie cechą znamienną tego roku, obok wzmożonej pracy okrętów podwodnych, na których czele stanął wynalazca działania "stadami wilczemi" admirał Doenitz /po ustąpieniu admirała Raedera/, obok stałego cofania się wojsk niemieckich w Rosji i prób postawienia na nogi jakiej-takiej ofensywy przeciwko Rosji na wiosnę.

Jakimi drogami pójdzie ta niemiecka ofensywa pokojowa, na razie nie wiemy.

KLĘSKA POD STALINGRADEM

Marszałek polny *Paulus* nie cieszył się długo nadanym mu przez radio tytułem, albowiem w parę godzin potem poddał się wraz z 15-toma innymi generałami. Poza odosobnioną placówką, która broni się jeszcze pono w Stalingradzie, epizod ten jest *zamknięty.*

Kosztował on Wehrmacht, jak chcą niektórzy 1 *milion zabitych, rannych i jeńców.* Armia Paulusa miała 330.000 ludzi. Kwatera główna Paulusa broniła się do ostatka w najwyższym i największym gmachu Stalingradu — urzędzie GPU.

Epizod stalingradzki jest *katastrofą dla armii niemieckiej.* Wydaje się, że można było na czas wydobyć tę armię i że trzymanie jej było *nadmiarem ufności w siebie.* Najwidoczniej OKW /najwyższa komenda Wehrmachtu/ niedoceniła sił sowieckich — liczyła, że do kwietnia Paulus wytrzyma. Dowodzi to, iż ocena była zła. Zasilanie z powietrza nie udało się, odłączenie armii od baz było lekkomyślnością. To, że armia ta broniła się tak długo jest dowodem niewątpliwego hartu i dowodzi, że wojsko niemieckie *na razie* jeszcze się nie poddaje. Ale obliczenie taktyczne a pewnie i strategiczne było złe.

W saku kaukaskim zagrożona jest *inna armia.* I ta może na czas nie zdążyć i tutaj złe obliczenie czasu i przestrzeni może się zemścić *fatalnie.*

Gdzież się podziały niemiecka precyzja i dokładność, te wszystkie matematyczne cnoty niemieckie? Dzisiaj zawodzą one najwidoczniej. *Zawodzi w niemieckiej maszynie coraz to inne kółko;* weźmy n.p. sprawę Casablanki; wywiad niemiecki tak dawniej doskonały, zbłaźnił się tutaj zupełnie.

Rzesza straci tej zimy zdobycze swojej kampanii letniej i jesiennej. Jeżeli tak, to nie wiadomo z czym i jak zacznie nowy szturm a gdyby nawet przeszła do ataku gdzieś w maju czy czerwcu — to *cóż wywalczy więcej niż wywalczyła rok temu?* Jakie są zatem szanse uzyskania dla Rzeszy rozstrzygnięcia w Rosji? Chyba żadne.

W tych warunkach położenie niemieckie na Wschodzie uznać trzeba za *wstęp do katastrofy.* Nawet takie czy inne skrócenie frontu nie uratuje sytuacji. Zabezpieczenie tak olbrzymich obszarów nie jest możliwe, a Ukraina i zagłębie Donieckie będą w linii ognia. Korzyści zatem materialne z Rosji w lecie br.r. dla Rzeszy są zredukowane do minimum.

Trudno o bardziej ponury wtór aniżeli te fakty dla obchodu 10-lecia dojścia do władzy Hitlera. RAF zamienił uroczystości berlińskie w nielada szopkę. Był to świetny dowód wzmocnienia się sił RAF, a bezsilna złość Goeringa potwierdziła celowość żartu. Propagandyści Goebbelsa wiedzieli dobrze dlaczego bezpieczniej jest trzymać Hitlera w jego kwaterze głównej . . .

Nastroje społeczeństwa niemieckiego są napewno niezwykle złe. Mobilizacja sił męskich i kobiecych Rzeszy, całkowite zaprzągnięcie siły ludzkiej do roboty *nie rozstrzygnie jeszcze niczego.* Siły w samej Rzeszy są już *wydrenowane* — jeżeli zaś wciągnie się do pracy w fabrykach przemysłu wojennego kobiety nieprzygotowane odpowiednio, to wyniki *nie będą najlepsze.* Wie o tym dobrze Himmler, a jego organ "*Das Schwarze Korps*" przynosi ostatnio zbyt wiele napomnień pod adresem niemieckich żon i matek — ażeby nie domyślać się prawdy. Pismo SS oskarża kobiety Rzeszy, że nie podtrzymują na duchu *swoich mężów na froncie,* że przeciwnie szerzą defetyzm i listy ich brzmią przygnębiająco.

Jeżeli zatem kobiety niemieckie oderwane od swojej "*funkcji biologicznej*" przeszły by na front fabryczny to wówczas należy się spodziewać wzrostu *zaniepokojenia* wśród warstw robotniczych Rzeszy.

Sytuacja Niemiec jest więc wyjątkowo ponura. Nie znaczy to oczywiście, ażeby pozwalać sobie już na radość i na opowiadanie, że Rzesza trzaska i że zwycięstwo mamy w kieszeni — ale niewątpliwie wkraczamy w okres, *w którym mogą się zdarzyć rzeczy nieprzewidziane.* Dotychczas tych nieprzewidzianych rzeczy *nie było* — bo stać się one nie mogły, nie było podstaw ich powstania /bo i te rzeczy nie rodzą się z powietrza ale z wypadków/. Jeżeli zaś istniały to raczej w umysłach pewnych zbyt pochopnie sądzących ludzi. Dzisiaj jednak *tworzyć się zaczynają już warunki dla powstawania rzeczy nieprzewidzianych.*

Londyn, 2 lutego 1943.

ZBIGNIEW GRABOWSKI

Z tygodnia na tydzień

23 *stycznia: Rozpoczął się zaciąg ochotniczy kobiet do Pomocniczej Służby Wojskowej w Polskich Siłach Zbrojnych.*

26 *stycznia: Polskie dywizjony myśliwskie brały udział w operacji wymiatania nad terenami okupowanymi przez nieprzyjaciela. Dwa polskie samoloty nie powróciły.*

—W czasie konferencji dla prasy zagranicznej gen. Sikorski podał, iż w ciągu czterech dni łapanek w Warszawie aresztowano i wywieziono 35.000 osób. W Warszawie doszło do aktów buntu i oporu, które zostały krwawo stłumione. Akcja teroru i wysiedleń prowadzona jest także na wsi, w okolicach Białegostoku, skąd wysiedlono około 40.000 chłopów.

27 *stycznia: Ogłoszono o odbyciu się dziesięciodniowej konferencji Prezydenta Roosevelta i Premiera Churchilla w Casablance. Konferencja ta rozpoczęła się w dniu 14 stycznia. Opracowane zostały plany dla działań ofensywnych w roku 1943.*

—W nocy z 26/27 polskie dywizjony bombowe brały udział w bombardowaniu Lorient. Wszystkie załogi polskie powróciły.

—Bombowce amerykańskie, których bazy znajdują się w Anglii, dokonały pierwszego ataku na Niemcy, bombardując Wilhelmshafen.

—Minister Eden odpowiadając na interpelację w Izbie Gmin powiedział m.in.: "Nie waham się dać zapewnienia, że Narody Zjednoczone podejmą wszelkie możliwe kroki dla ochrony i wspomożenia narodu polskiego, tym bardziej, że daliśmy Polsce gwarancję zanim do wojny przystąpiła."

30 *stycznia: R.A.F. dokonała pierwszego dziennego nalotu na Berlin.*

31 *stycznia: W Moskwie ogłoszono, że dowódca niemieckiej 6. Armii, walczącej pod Stalingradem poddał się wraz z 15 generałami.*

Nowości lotnicze

"*Daily Telegraph*" ogłosił w ostatnim tygodniu artykuł podpisany przez *Air Commodore* Howard William's pod tytułem "Jakie są plany "Luftwaffe" na nadchodzącą wiosnę"? Nazwisko autora i treść artykułu pozwala przypuszczać, że artykuł ten wyraża zapatrywania oficjalnych kół *Air Ministry.* Artykuł jest ze wszech miar ciekawy i porusza wiele spraw, które omawialiśmy nieraz na naszym odcinku. Dlatego pozwalamy sobie podać go czytelnikom w streszczeniu.

Autor wychodzi z założenia, że olbrzymia część niemieckiego lotnictwa została wycofana z akcji i znajduje się gdzieś w Niemczech na "zimowisku." Niemieckie wojska walczące na froncie wschodnim są obecnie pozbawione osłony powietrznej i temu w dużej mierze przypisać należy ich niepowodzenia. Należy sobie postawić pytanie — powiada autor — z jakich to przyczyn "Luftwaffe" opuściła wojska lądowe w tak krytycznym momencie? Została do tego zmuszona, czy zamiar reorganizacji i przebudowy podjęła bez przymusu? A więc: czy zmusiły ją do tego straty, czy też Hitler nosi się z zamiarem silnego uderzenia wiosną i do tego celu musi posiadać pełnowartościowe lotnictwo? W którym kierunku i jakimi siłami zamierza Hitler uderzyć?

Niewątpliwie eskadry niemieckie jeszcze jesienią zmuszone były do operacji z lotnisk odległych od frontów, gdy rosyjskie lotnictwo miało lotniska zaraz za frontem. Już to samo handicapowało poważnie "Luftwaffe." Jednak jeszcze do jesieni, a nawet do grudnia obliczenia przeprowadzane przez sfery neutralnych obserwatorów, oraz aliantów wykazywały, że na froncie wschodnim działały znaczne niemieckie siły lotnicze, które zgrubsza oceniać by można na 2500-3000 maszyn rozmaitego rodzaju. Rzecz jasna jest tu mowa jedynie o pierwszej linii.

Tymczasem w tej chwili nie ma na tym froncie nawet i połowy tego, co było przedtem, nie widać ani myśliwców, ani bombowców, a wielkie transportowce, używane do zaopatrzenia odciętych oddziałów armii niemieckiej latają bez żadnej osłony. Na froncie afrykańskim lotnictwo niemieckie również nie odgrywa poważnej roli i raczej jest w stosunkowo ograniczonej ilości, podobnie jak ciężkie jednostki na Sycylii. Nad Anglią także nie ma bombowców. Maximum, na co Niemcy zdołali się zdobyć przy rewanżowym bombardowaniu Londynu to siła około 150-200 maszyn, po większej części — myśliwców. Ostatnie raporty donoszą ponadto, że lotnictwo niemieckie jest wycofywane z Norwegii.

Gdzież więc znajduje się "Luftwaffe"?

Howard Williams dołącza tabelkę przypuszczalnych sił "Luftwaffe" pierwszej linii. Opiera ją na obliczeniach neutralnych. Tabelka wygląda w ten sposób:

Myśliwców nocnych ...	350— 450
Ciężkich bombowców ...	1600—1800
Myśliwców bombardujących ...	300— 450
Myśliwców dziennych ...	850—1100
Lotnictwo wybrzeża ...	400— 500
Transportowce ...	1000—1200
Lotnictwo współpracy ...	650— 750

Z tej tabelki wynika, że całość obejmuje cyfrę maszyn pierwszej linii wahającą się między 5150 a 6250. Tu zaznaczymy, że powyższe obliczenia całkowicie się pokrywają z tymi, które podawaliśmy stale naszym czytelnikom, z tą różnicą, że nie wliczaliśmy do pierwszej linii maszyn transportowych. Według nas, przy wliczeniu do pierwszej linii maszyn transportowych cyfra 6250 jest najbliższa rzeczywistości.

Jak w tej chwili według Howard Williamsa wygląda rozdział tych sił na przestrzeni frontów?

Ciężkie bombowce	
Północna Francja ...	200
Sycylia ...	150
Myśliwcy dzienni	
Północna Francja ...	300
Tunis ...	50
Myśliwcy nocni	
Północna Francja ...	250
Lotnictwo wybrzeża	
Norwegia ...	200
Transportowce	
Południowe Włochy i Kreta	300
Rosja ...	700

Zestawiając przypuszczalną siłę istniejącą i siłę zaangażowaną w walce, otrzymujemy poważną różnicę 3650 maszyn, bez transportowców. Ta siła nie może znajdować się na froncie rosyjskim, bo była by widoczna i odczuwalna. Wobec tego musi znajdować się gdzieś indziej. Lecz gdzie? W Niemczech — na reorganizacji, dla uzupełnienia stanów i odbudowy, oraz na przezbrojeniu w nowe typy. Howard jest zdania, że produkcja niemiecka w tej chwili stoi jeszcze bardzo wysoko. Nie wymienia cyfr miesięcznej produkcji, lecz ilość zatrudnionych robotników w przemyśle lotniczym w Niemczech i krajach okupowanych, jego zdaniem, wahą się między 10 a 12 milionów! Dodaje nadto, że gros uzupełnień rocznych /ok. 500.000 rekruta/, w każdym zaś razie śmietankę tych uzupełnień połyka "Luftwaffe" rywalizując w tym względzie jedynie z jednostkami pancernymi i że w tej chwili w Niemczech odbywa się niezwykle intensywne szkolenie załóg.

Williams stawia następujące tezy, doszukując się przyczyn tak ważnego zjawiska:

1. Niemcy otrzymali wielkie cięgi w lecie, szczególnie na froncie rosyjskim i afrykańskim. Straty — to tylko maszyny i załogi, podczas gdy zasadnicza organizacja dywizjonu lotniczego, organizacja ziemi, pozostała jednak nienaruszona. Wobec tego "Luftflotte" pozostawiając na poszczególnych frontach jedynie to co najkonieczniejsze, reorganizuje i, jak to już przedtem wzmiankowaliśmy, przezbraja stare dywizjony w nowe typy, przy równoczesnym wchłanianiu nowych załóg.

2. Niemcy widząc, co się dzieje, zdecydowały się na stworzenie silnej strategicznej rezerwy lotnictwa, z którą zamkną się za umocnieniami europejskimi, równocześnie przedłużając trwanie wojny aż do osłabienia przeciwnika przez wojnę podwodną.

3. Przygotowują przeciwnatarcie na olbrzymię skalę . . .

Howard Williams jest zdania, że przypuszczenie trzecie jest jedynie słuszne i że Niemcy przygotowują wielką niespodziankę w postaci silnego uderzenia — kto wie? — może bezpośrednio na Wielką Brytanię? Niemcy nie stracili jeszcze wszystkich atutów z ręki. Wszystko to co się dzieje, nie wyłączając nawet ostatnich raidów na Wielką Brytanię* można uważać za przygotowanie do podobnego uderzenia, uderzenia, które będzie niewątpliwie ostatnie, lecz nadzwyczaj silne.

* Raidy niecodzienne swym wymiarem i taktyką mogły być próbą siły obrony nadbrzeżnej i lądowej wyspy brytyjskiej.

Nie należy także zapominać ani na chwilę, że rezerwy strategiczne Wielkiej Brytanii w postaci lotnictwa bombowego, zostały osłabione przez przerzucanie dywizjonów na inne fronty, zostały może także osłabione w myśliwcach, czyli sile defensywnej. Dlatego pokusa dla Hitlera może być bardzo duża.

Niemcy napewno nie rozproszą swych skoncentrowanych i reorganizowanych sił powietrznych. Są mistrzami w koncentracji. Wiedzą dobrze, że właśnie ta umiejętność dawała im zawsze szanse zwycięstwa nawet nad silniejszym przeciwnikiem. Naturalnie, są jeszcze inne możliwości ofensywy Hitlera: n.p. na Afrykę przez Hiszpanię, czy na Turcję, lecz nie należy tracić z oczu i tej: na Wielką Brytanię.

Streszczając tezy artykułu Howard Williamsa musimy dodać od siebie, że ofensywa na Wielką Brytanię jest rzeczywiście możliwa. Jednak, by upewnić się, że niebezpieczeństwo jest istotnie groźne należało by mieć dane o dalszej rozbudowie niemieckiego lotnictwa transportowego. Według obliczeń, które przytoczyliśmy powyżej, prawie całe niemieckie lotnictwo transportowe jest zaangażowane na frontach. Straty tego lotnictwa były ostatnio zarówno w Afryce, jak i w Rosji olbrzymie. Lecz równocześnie znikły podobno z frontów niemieckie dywizje desantowe. Podobno i one też są — w Niemczech. Wskazywało by to na odbudowę i tej broni — nawskroś ofensywnej.

Wiosna przyniesie nam rozwiązanie wszelkich zagadek. Nawiązując jednak do naszych ostatnich przeglądów, podtrzymujemy nasze zdanie, że "Luftwaffe" jest poważnie osłabiona i że podobna ofensywa, oparta na jej sile, może trwać niezmiernie krótko. Oddech tej ofensywny obliczamy na sześć tygodni . . . Poza tym w międzyczasie mogą się zdarzyć wypadki na frontach, które jednak zmuszą Niemców do kolejnego angażowania rezerw powietrznych, lub zaangażowania ich w miejscu i w czasie przez gigantyczny plan odrodzenia "Luftwaffe" i jej użycia ofensywnego — nieprzewidziany.

Będzie to w dużej mierze zależało od szybkości działań alianckich w Afryce. Szybkie zlikwidowanie Niemców w Afryce otworzy dla Aliantów takie możliwości, że Niemcy będą zmuszeni zrobić wszelkie wysiłki, by zabezpieczyć południe Europy od ataku, który może przyjść nie tylko nagle, lecz i w niespodziewanym miejscu.

M. J. GORDON

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICTWA POLSKIEGO W WIELKIEJ BRYTANII

za czas od 11.1.1943—31.1.1943

Lotnictwo myśliwskie		
Pewnych	—	2
Prawdopodobnych	—	4
Uszkodzonych	—	1
Uszkodzono dwa parowozy		
Atakowanie celów ziemnych		
Osłona wypraw bombowych		
Wymiatanie nad terenem nieprzyjaciela		

Lotnictwo bombowe	
Ilość wypraw: 3	Łączna ilość samolotów: 59
Główne cele: Lorient, baza okrętów podwodnych.	
Minowanie wód nieprzyjaciela.	

Razem od czasu przybycia do Anglii do 31.1.1943

zestrzelono samolotów nieprzyjaciela:	Łączna ilość samolotów:
pewnych — 503	4578

Z Generałem do Ameryki

I. Droga na Zachód

Normalnym nocnym startem rozpoczęła się jedna z tych podróży Generała Sikorskiego, o których wiele się mówi — na szczęście — nie tylko u nas, ale przede wszystkim w zaoceanicznych światach, po których Polska jest obwożona. O tych podróżach dziś różnie myśleć wolno, ale w jeden tylko sposób będą się o nich kiedyś dzieci w szkole uczyły z podręczników historii.

Gdzieś, na kilka minut przed północą, Generał wszedł do samolotu. Za nim inni. Olbrzymia maszyna, stojąca w ciemnościach przed budynkiem biur portowych, pomieszczeń dla pasażerów i dla załóg transatlantyckich, zamknęła w swym pękatym, metalowym kadłubie polską ekipę. Ruszyła wolno naprzód na znak białego światła dyżurnego oficera ruchu i powlokła się dostojnie na skraj lotniska, ku końcowi asfaltowego pasa startowego. Słychać było jeszcze przez chwilę kilkakrotne, pojedyńcze, a potężne ryknięcia sprawdzanych kolejno silników i wzdłuż jasnej smugi reflektorów przesunęła z żywiołowym poszumem uskrzydlona sylweta.

Z tajemniczymi oczyma kolorowych świateł na krańcach czarnych skrzydeł i płetw ogonowych, z przyczepionymi do niej serdecznymi myślami tych, którzy żegnali, a z ryczałtowym zapasem przekleństw bogów zła, większych i pomniejszych jego kapłanków — poszła na swój zdecydowany kurs, w nadatlantycką ciemność.

Na ziemi pogasły reflektory i światła portowe lotniska, pozostającego coraz bardziej w tyle. Na samolocie, u końców skrzydeł, znikły oczy magiczne. Okna kabiny pasażerskiej staranna ręka zasłoniła grubymi firankami. Wewnątrz frontowej kabiny dla załogi, pozostały jedynie fosforyczne odblaski zegarów, na tle których widać ciemną sylwetkę głównego czarnoksiężnika — pilota, a po kątach ciasnej czarowni — jego asystentów. Zakomodowane oko widzi ich różne kontury. Widać, że różne wykonują, dziwaczne ruchy, jeszcze bardziej zagadkowe, że nie wiadomo co robią, ani w jaki sposób w tych ciemnościach bezbłędnie dotykają właściwych rączek i mechanizmów. Poruszają się po prostu jak genialnie urządzone roboty, którym nie przeszkadzają ani skomplikowane pola magnetyczne, ani zaburzenia dźwiękowe w formie potężnego huku czterech motorów, tuż za burtami warczących bezustannie. Pilot — taki, jakim go poznałem na ziemi w ciągu trzech dni czekania na przelot — sam w sobie typ przedziwny. Nie z gatunku zdobywców Atlantyku i nie rekordzista. Pilot, jak każdy inny Kanadyjczyk, Polak czy Norweg z brytyjskiego *Ferry Command*. Z pochodzenia Holender, holenderskiego nazwiska, w służbie angielskiej, obywatel Stanów Zjednoczonych. Niezmiernie spokojny i nawet zimny pewnością siebie. Człowiek, który wygląda na to, że stać go na optymizm przy oglądaniu raportów o pogodzie, bo może pozwolić sobie i na walkę: z żywiołami, ze snem przemożnym, ze stalową maszynerią swego samolotu, którego władzę w tej chwili mocno ma w prawej dłoni, obejmującej nachwytem wolant sterowy. Pan na dwu włościach: na maszynie i na niebie, z przyległymi do niego obszarami burz przydrożnych i chmurami.

Masek tlenowych wyjątkowo nakładać nie trzeba, gdyż mamy do czynienia tym razem ze specem od lotów niskich, praktykującym ten swój kunszt cenny /dla pasażerów/ prawie bez względu na warunki, jakie zalegają strop nadatlantycki. Pasażerowie znaleźli po długich poszukiwaniach wśród bezczynności, najwygodniejsze pozycje. Za irlandzkim cyplem w samolocie już panowała zupełna cisza. Motorom oczywiście warczeć wolno. Nawet muszą, do tego celu przez sprytny mózg będąc przewidzianymi.

Poza tym — nic się nie dzieje. Wszystko dokoła — niewiele tego, bo woda i niebo czarne — milczy. Ziemi nie ma. więc tym bardziej nie przeszkadza.

Tak godzinami lecąc przez ten pusty świat, przez przestrzenie, na których jedynie niezmącona



Po przylocie do Waszyngtonu

wieczność Boża panuje i gwiazdy z żywiołami; po których niezrozumiale chadzają morskie prądy i fronty powietrzne, a czasem niepewna myśl ludzka, szukająca znakami Morse'a zagubionego plotu, właściwie odczuwa się niewiele. Nie czuje się przeraźliwej głębi tych wód olbrzymich, ani tysiąc-milowych odległości od najbliższych brzegów, ani tego, że pierwszy człowiek poza nami, grupką w stalowym kadłubie samolotu ciasno zamkniętą, może być o setki kilometrów oddalony.

Widzi się bez przerwy nad głową patrolujący niezmordowanie księżyc, ale nie zna się jego wielkich przyciągających sił, nie znać, aby masy wodne szły za nim w pogoni, aby się piętrzyły grzywami fal ku jego bladej z nałogowego niedosypiania twarzy. Nie odczuwa się obaw żadnych. Jest się bowiem nieruchawą, w futra zakutaną kukłą; bezsilną i obcą cząstką tych przestrzeni, nie podlegającą ochronie żadnych kodeksów, pozbawioną wszelkich praw człowieczych, a obciążoną balastem praw fizycznych. Istotą, zawieszoną jak na nitce—na woli Bożej i możliwościach pilota, przeklętą przekleństwem techniki.

Nie żywi się też wdzięczności dla brata Wright'a; ani do meteorologów, rządzących powietrznymi frontami według ich własnej woli i — jak twierdzą złośliwi — według tego, jak kolorowy ołówek zechce się pośliznąć po konturowej mapie; ani dla pilota, który między łykami czarnej kawy wpatruje się w mroczny horyzont lub w fosforowe zegary, poza tym bezsentymentalnie i po prostu pełni na tych zakazanych szlakach swą służbę. Nie można mu być nawet wdzięcznym za tę bezczelną pewność, że wyląduje za godzin X i minut dwadzieścia trzy, gdyż chwilami traci się w ogóle wiarę w możliwość zrzucenia cisnących kożuchów i rozprostowania skostniałych mimo wszystko członków.

Zresztą, to jego rzecz. Rzeczą pasażera — ułożyć się tak "wygodnie," aby kolana trochę mniej marzły, sprzączki i pasy jak najmniej uciskały i pięty nie piekły. Zimno odczuwa się prawie tak boleśnie, jak skrępowanie. Palić zachce się bardzo a nagle — dopiero po wylądowaniu.

Spokojnie mijała godzina po godzinie, odmierzana tą samą ilością milionowych drgań kadłuba i tą samą długością przebytej drogi. Coraz dalej od Europy i coraz bliżej kontynentu amerykańskiego.

Jak mapa synoptyczna wskazywała, od brzegów Nowej Funlandii i Labradoru szły jeden za drugim dwa potężne fronty. Mieliśmy je spotkać jeszcze głęboko, w Atlantyku. Za drugim, zimnym, miał się ciągnąć obszar silnych burz śniegowych, łagodniejących dopiero daleko nad środkową Kanadą. Barwne dzieło meteorologów z odludnych stacyjek labradorskich, islandzkich i szkockich nabrało mocnych cech prawdopodobieństwa, gdy nad ranem (czasu wschodnio-amerykańskiego) od przodu ukazała się niewyraźna chmurna ściana. Księżyc oddzielał jej górną granicę jasnym pasmem od granatowego nieba, dół zlewał się w czarnych tonach z wodami Atlantyku.

Kapitan odszukał poprzez rzadkie na razie chmury Koronę Północy, czy jakąś inną konstelację, zrobił jeszcze jeden namiar sekstansowy, poczem zamknął szczelnie wieżyczkę astro. Naniósł punkt położenia na mapę i pokazał mi ją razem ze szkicem meteo. Zgadzało się, jak fotografia z kliszą. Pilot zasalutował z uznaniem dalekiemu meteorologowi.

Burzę śniegową przed Nową Funlandią przedrżeliśmy żałośnie, okryci we wszystko, co do tego celu się nadawało. Było tego, niestety o wiele za mało. Dopiero gorąca herbata, którą komendant G. przyjął Naczelnego Wodza i towarzyszącą mu ekipę, wzbudziła krążenie życia w żyłach. Oczywiście, nie było tego za dużo, ze względu na krótki czas przed dalszym lotem. Ale wystarczało, aby prosto stać na nogach. Generałowi starczyło na tyle nawet, że mógł swym normalnym i żwawym krokiem podejść i wsiąść znowu do samolotu.

Drogę tysiąca pięciuset kilometrów z Nowej Funlandii do Montrealu przelecieliśmy w większości wśród śnieżyc, w niektórych miejscach ponad chmurami, czasem całkiem nisko ponad ziemią, zwłaszcza w strefach silnego oblodzenia.

Generał siedział przez większą część drogi w kabinie pilota i przyglądał się pracy załogi. Kapitan z godnością udzielał objaśnień, tłumaczonych słabą angielszczyzną przez adiutanta. Kwestia tłumaczenia nie była zresztą istotna, gdyż Generałowi, po tylu lotach, odbytych nowoczesnymi samolotami ich urządzenia nie są zupełnie obce. Interesował się jednak bardzo instalacją przeciw oblodzeniom, która przez cały lotu nad zatoką Św. Wawrzyńca musiała pracować pełną parą. Szklista powłoka lodowa pękała wzdłuż krawędzi natarcia płatów i odlatywała do tyłu, w miarę, jak sprężone powietrze chodziło wzdłuż gumowych pneumatyków. Na czoła silników tryskała bez przerwy z pod piast śmigłowych przeciwlodząca ciecz. W ten sam sposób zmywała przed pilotem szyby frontowe kabiny.

W chwilach rozpogodzeń pod stopami widać Kanadę. Lasy, ciągnące się niemal nieprzerwanie. Lasy olbrzymie, wszelkiego typu i rodzaju, silnie ośnieżone poprzerywane jedynie elipsami polodowcowych jezior i krętych rzeczułek. Śladów ludzkiego życia nie można znaleźć łatwo, lecąc przez środek wyspy funlandzkiej, dopiero w Nowym Brunszwiku i Quebec widać wśród lasów rzadkie osadnicze zagrody, proste magistrale szosowe lub kolej. Przez zamarznięte jeziora idą podwójne koleiny sań, może i samochodów, skracające mieszkańcom okrężne drogi.

Jak na nałożonej na mapę kalce, czyta się na tym kraju sugestywny tytuł i nazwę: "Kanada pachnąca żywicą." Gdyby nie woń silnikowych spalin i nie odległość pionowa do ziemi, można byłoby powiedzieć, że chwyta się nozdrzami zapach żywicy i jeleni.

Szef brytyjskiego *Ferry Command* przyjął Naczelnego Wodza z należytymi honorami i bardzo gościnnie. Żałował jednak, a bardziej jeszcze był zaskoczony, kiedy usłyszał, że Generał zaraz chce lecieć do Waszyngtonu.

Aczkolwiek samolot przygotowano w niespełna godzinę, nieoczekiwane przeszkody natury technicznej zatrzymały nas jednak w Montrealu. Po dwudziestu blisko godzinach można było wreszcie zrzucić z ramion ciążące lotnicze kożuchy i zamienić je na płaszcze, a kominiarki na czapki. Nie tylko ulga fizyczna prostowała kręgosłup, ale i optymistyczna myśl o łóżku i o wodzie—w stanie płynnym.

Generał bynajmniej nie był zadowolony, kiedy ubierał swą czapkę ze srebrną bortą, a jeszcze mniej, gdy dyktował treść depeszy do Waszyngtonu. O samolot prosił Marszałka na jutro rano.

Generalski humor i naszą sytuację poprawił dopiero przyjacielski telegram Prezydenta Roosevelta.

Następnego ranka potężny i doskonale wewnątrz urządzony "Liberator" wiózł ponad górami Yorku i Pennsylwanii polskiego Wodza i jego ekipę do stolicy ojczyzny George'a Washington'a. Godnie odsyłała dostojnego swego gościa żywiczna i serdeczna Kanada. Przy sterach maszyny siedział *Group Captain* P., obok niego drugi pilot — major, dalej kapitan ze słuchawkami radiotelegrafisty na uszach i porucznik w roli mechanika pokładowego. Kapitanem załogi był *Air Chief Marshall* — Sir F. B.

Przelot nie był łatwy. Nad całą bowiem wschodnią Ameryką, na północ od Florydy aż do Ziemi Baffina leżał obszar głębokiego niżu barometrycznego i pogoda, jak czarna passa. Radiotelegrafista miał trudną pracę. Dla pilota rozpoczęła się ona naprawdę dopiero po przyjściu nad Waszyngton. To też nie śpieszył się pułkownik Powell z lądowaniem, nawet gdy już na własne oczy zobaczył przez deszcz zamglony *National Airport*. Po przepisowym niskim okrążeniu "siadł" na asfaltowym pasie. Idealnie.

Na tarasie przed ultra-nowoczesnym budynkiem dworca lotniczego falowała publiczność. Przed skraj lotniska wyroił się dostojnie korpus dyplomatyczny. Pilot kołował wolno czterosilnikowym olbrzymem w kierunku biało ubranych ludzi z obsługi portu.

W samolocie wszyscy przebrali się. Oficerowie w mundury, radca w granatowy paltot. Generał po zdjęciu ekwipunku lotniczego zapinał guziki płaszcza. Zapinał również nimi ludzkie zmęczenie w sobie. To aktualne i to, które pracowite jutra mu przyniosą, a które codziennie tak będzie zamykał tym samym twardym ruchem zapinania żelaznych guzików żołnierskiego płaszcza.

Samolot stanął na hamulcach. Wyłączono motory, spuszczono wewnątrz kadłuba drabinkę.

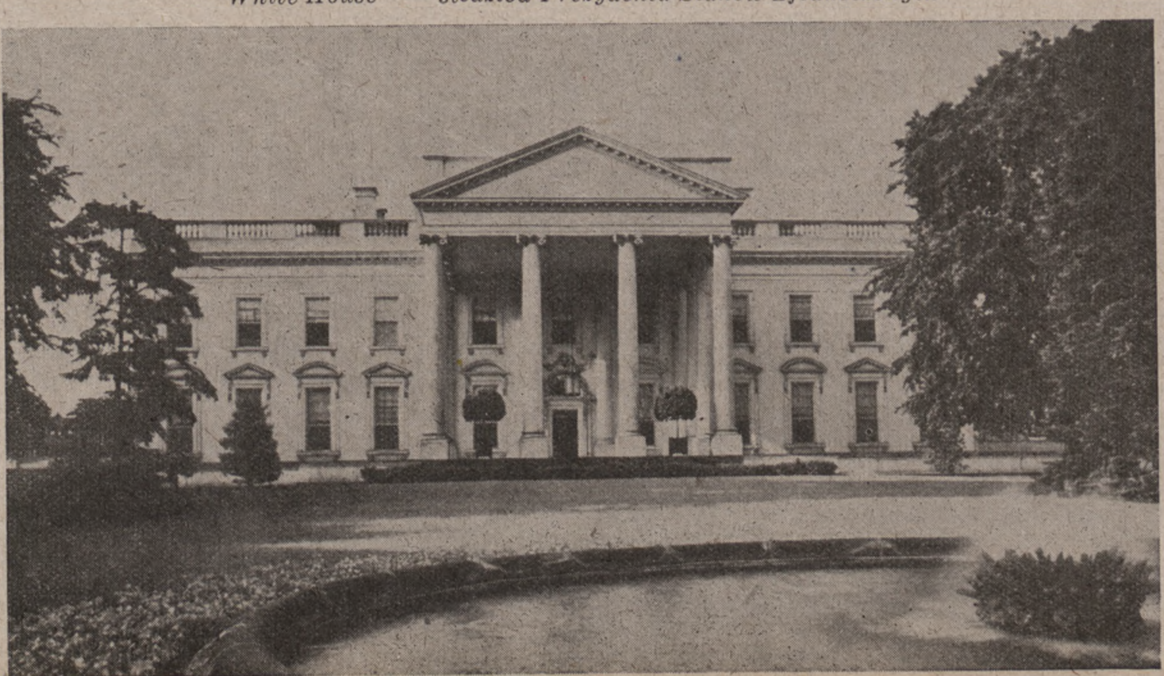
Do maszyny podszedł Sumner Welles.

Wybitny syn tej ziemi witał bardzo serdecznie w imieniu jej gospodarzy—polskiego Premiera. Po wojskowemu powitali go amerykańscy generałowie, podszedł ambasador Rzeczypospolitej. W ich towarzystwie Generał przeszedł wzdłuż długiego szeregu przedstawicieli Państw Sprzymierzonych, zamieniając z każdym mocny uścisk dłoni. Zameldowali się Naczelnemu Wodzowi trzej polscy attache'owie. Wiwatowała miejscowa Polonia.

Dokoła kręcili się reporterzy i fotografowie, których trudno się pozbyć jeszcze, wsiadając do samochodu.

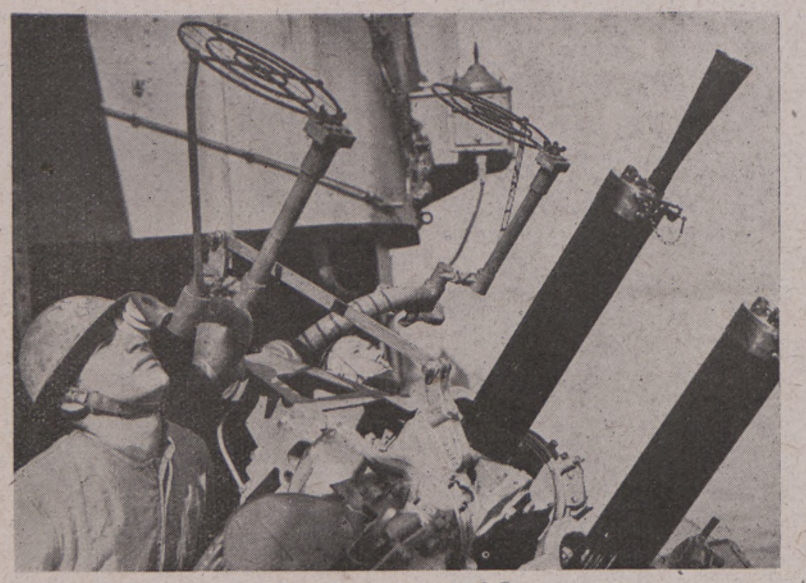
CEZARY OŚCIEŃ

"White House" — siedziba Prezydenta Stanów Zjednoczonych



POLSKA MARYNARKA WOJENNA OBCHODZI SWOJE ŚWIĘTO

Na Atlantyku



Przy "pom-pom'ach"

Ciszę nocną przerwał hałaśliwy gwizd, po nim rozległo się:

—Druga krążownicza do odkotwiczenia. Za piętnaście minut wychodzimy w morze.

Rozbudzona załoga ze zdziwieniem spojrzała po sobie. Co się stało? Przecież mieliśmy wyjść rano? Co za niespodzianka? Niestety w życiu marynarzy tych niespodzianek jest—dużo. Po chwili jednak na pomieszczeniu zapanował spokój, a miarowy turkot śrub, kołysanie okrętu uśpiło pozostałych szczęśliwców.

Obudziła mnie dopiero duża wibracja i gwałtowne przechyły. Podniosłem głowę z hamaka i to co zobaczyłem wprowadziło mnie w dobry humor. Grupa marynarzy jadła śniadanie przed wachtą, ściślej mówiąc zabawiała się chwytaniem uciekających filiżanek i innych przedmiotów. Nie obywało się przy tym bez siarczystych przekleństw.

Wyszedłem na pokład dla zaczerpnięcia świeżego powietrza. Po drodze spotkałem "truciciela okrętowego"; prowiantowy rozprawiał z "parzygnatem," ustalając "menu" na dzień dzisiejszy.

Spotkawszy tak zacne towarzystwo chciałem coś powiedzieć, ale potężna fala przetoczyła się po pokładzie, i słona woda zatkała mi usta. Zadowolony z przymusowej kąpieli nie byłem. Kiedy wróciłem na pomieszczenie, wyglądałem jak zmokła kura. Posypały się dowcipy i docinki pod moim adresem.

Ze skwaszoną miną jadłem pośpiesznie śniadanie, przebierając się jednocześnie. Na wachcie nie odzywałem się do nikogo. Amerykanin stojący na jednym sektorze ze mną zasypywał mnie pytaniami nie czekając na odpowiedź!

Rozmowę przerwał sygnał z pomostu. Wzmocnić obserwacje, możliwość, że "Focke Wulfy."

Szliśmy tak cały Boży dzień nie zmniejszając szybkości. W miarę zbliżania się nocy na okręcie zaczęły krążyć przedziwne wiadomości. Przyznam się, że taka jazda trochę mi się nudziła. Kiedy byłem na pokładzie, wszystko było w porządku, ale na pomieszczeniu trudno było wytrzymać. Co chwila spadał na głowę jakiś przedmiot. To walizka, to pudełko, a w hamaku to trzeba było dobrze się trzymać. Dopiero około siódmej wieczorem trochę się uspokoiło i zmniejszyliśmy szybkość. Jednak długa fala oceaniczna idąca z burty kiwała nas solidnie—dlaczego zmniejszyliśmy szybkość?—pytam.

—Zbliżamy się do celu.

—Jak to przy takiej fali szukać kogo na wodzie?

—Rozkaz. Tu chodzi o życie ludzi-bohaterów.

Dopiero około godziny dziewiątej daleko na horyzoncie pokazały się światełka, które co chwila nikły. Byliśmy trochę zaniepokojeni, lecz po chwili okazało się że jest to miejsce, którego szukaliśmy. Przebiegło mi przez myśl — dziś jest święto umarłych. Ciemna noc i światła przypomniały mi cmentarz. A z grzbietów fal tworzyły się figury, groby i krzyże. Przecież dziś w całym kraju ci, którzy żyją, modlą się za swych bliskich. I niejeden z nas jest już opłakany. Ciężkie westchnienie wyrwało się zupełnie nieoczekiwanie. Przecież i ja pozostawiłem rodzinę i bliskich.

Rozkaz z pomostu przerwał zadumę: Pociski na skolownicach, być gotowym do otwarcia ognia w każdej chwili.

Zbliżaliśmy się szybko do świateł. Wzrok przeszukiwał przestrzeń wody.

—Są — rozległo się głośno. A jeden z Amerykanów melduje:

—Prawo czterdzieści coś pływa na wodzie — przypuszczalnie tratwa.

Napięcie wzrosło jeszcze bardziej a tu i ówdzie słychać było pytania.

—Ilu ich jest? Czy żyją?

Tratwy były kilkadziesiąt metrów od nas. Maszyny dały stop, a fala zdryfowała je do burty. Co to? Żaden z ludzi na tratwach nie daje znaku i nie śpieszy się do wyjścia. Drużyna bosmańska przytrzymała tratwy i rozbitkowie po sztormtrapie zaczęli wychodzić kolejno na pokład. Nie przeszło więcej niż dziesięć minut jak szliśmy całą naprzód.

Ciekawość mnie paliła. Nie mogłem doczekać się zmiany i porozmawiać z tymi szczęśliwcami, którzy naprawdę cudem wymknęli się śmierci. Nareszcie rozległ się gwizdek na zmianę wachty. Za chwilę pędziłem jak szalony na dziób okrętu nie zwracając uwagi, że z kuchni dolatywały nęcące zapachy.

Tu na pomieszczeniu panował straszliwy zgiełk. Jeden przez drugiego zasypywali pytaniami uratowanych. Po długim oczekiwaniu dostałem się do celu. Usiadłem przy wysokim młodym blondynie, który pomimo zmęczenia chętnie z nami rozmawiał.

—Pan jest Anglikiem?

— Nie—odpowiedział—jestem Australijczykiem. Służę od roku w Anglii w eskadrze bombowców.

—A jaka Pańska specjalność?

—Jestem drugim pilotem.

Podczas naszej rozmowy "truciciel" przyniósł memu przyjacielowi drugą filiżankę *tea* z rumem. Ten wypił potężny haust i mówił dalej.

—Latam w eskadrze bojowej już kilka miesięcy i kilkanaście razy byłem nad Niemcami. Z każdej wyprawy, jak dotąd, wychodziliśmy cało. No a teraz?— tu na chwilę zamilkł— a teraz też szczęśliwie poszło.

—Napewno długo czekaliście na nas?

—Trzydzieści parę godzin.

—Ale to musiało być bardzo denerwujące—tak długo czekać?

—O tak, przeżyliśmy dużo w tak krótkim czasie, pomimo, że nad nami czuwali koledzy z powietrza.

—Jakie było wasze wrażenie, kiedy zobaczyliście okręt wojenny?

—Nie byliśmy pewni, czy to nasz. Byliśmy przygotowani, że gdyby to byli wrogowie, to nie wzięliby nas żywcem. Dopiero ja wytłumaczyłem swym kolegom, że to polski destrojer. Ogarnęła nas wielka radość. My dobrze znamy Polaków z bohaterstwa. A ten fakt, głęboko utkwił nam w pamięci. Był to dla nas moment zbyt tragiczny. Takich momentów tak prędko się nie zapomina—zapewniam pana.

W dwa dni później zawinęliśmy do najbliższego portu, gdzie ze łzami w oczach żegnali nas bohaterscy lotnicy. Rozstawali się z żalem z tym małym skrawkiem polskiej ziemi, na którym spotkało ich tyle szczęścia.

HENRYK MAJEWSKI

Rola Marynarki w Kampanii Wrześniowej

NIM HISTORIA WYPOWIE OSTATNIE SŁOWO

Opracowana urzędowo historia wrześniowa marynarki wojennej nie została dotąd opublikowana, ze względu na to, że jej źródła nie są jeszcze kompletne. Wciąż napływają nowe wiadomości uzupełniające, lub prostujące wiadomości posiadane. Historia ta będzie kompletna, wszystkie szczegóły zostaną należycie oświetlone dopiero po powrocie do kraju—wówczas, gdy będą mogli wypowiedzieć się i ci, których głos do nas zza drutów "Of. i Sta-lagów" nie dochodzi.

Nie mniej pożądane jest, aby nasze społeczeństwo tutaj, którego większość ma możność swobodnej oceny przeżytych wydarzeń i budowania na nich pożądanej dla nas przyszłości—zdawało sobie sprawę z rzeczy zasadniczych, dotyczących marynarki i nie wysnuwało błędnych wniosków i osądów, bardzo dla przyszłości szkodliwych.

Tymczasem, nawet w sferach, które powinny mieć właściwy pogląd na sprawę celowości i wagi naszego wysiłku zbrojnego na morzu we wrześniu 1939 r., zasłyszeć można zdania tak opaczne i niesłuszne, iż bierze żal po prostu, że ciągle jeszcze nie możemy dojrzeć tego, co widzieć należy, że się nie możemy pozbyć jakiegoś niewytłumaczalnego uprzedzenia do myśli morskiej, i lekceważenia spraw, które u każdego innego narodu wywoływałyby uczucie radości i dumy.

Pod świeżym wrażeniem jednej z takich rozmów, mam zamiar najogólniej dotknąć spraw roli naszej floty wojennej na Bałtyku we wrześniu i najogólniej ocenić celowość jej istnienia w naszej kampanii z Niemcami.

STRATEGICZNE MOŻLIWOŚCI POLSKIEGO ODCINKA MORSKIEGO

Nie mieliśmy gotowej bazy dla floty wojennej. Rozbudowa Helu jako pierwszego etapu stworzenia bazy obronnej w Gdyni była dopiero zapoczątkowana. Położenie Gdyni było zasadniczo fatalne jednak w razie przeistoczenia jej w prawdziwą bazę wojenną, jej obronność i wartość mogłyby być ogromne. Oczywiście, gdyby linia naszego północno-zachodniego frontu lądowego przesuwała się na zachód, gdyby Gdańsk został w pierwszej fazie wojny okupowany przez nasze wojsko.

Były to możliwości zależne od wojska a nie od marynarki—możliwości realne całkowicie w latach 1933-34 a może jeszcze później, a więc myśl zasadnicza istnienia i rozbudowy floty miała podstawy nawet na wypadek wojny z Niemcami.

Istnienie takiej umocnionej bazy morskiej w Gdyni z ukończonym bastionem i portem na Helu, przy istnieniu pewnej procentowej możliwości /bardzo wysokiej w latach 1933 i 34/ inkorporacji Gdańska i przesunięcia lądowego frontu na zachód—dało by poważną podstawę do przypuszczeń, że założenia strategiczne państw zachodu w wojnie z Niemcami mogłyby być inne, niż były w 1939 r.

Istniała by poważna możliwość urzeczywistnienia myśli admirała floty Fishera niezrealizowanej w 1914—opanowania Cieśnin Duńskich przez flotę brytyjską i utworzenia frontu lądowego przez wojska francusko-brytyjskie lądujące na niemieckim wybrzeżu Bałtyku, tak stosunkowo niedalekim od Berlina.

ELEMENTY MORSKIE WE WRZEŚNIU 1939

Nie mając bazy w Gdyni, na możliwość taką w najbliższych dziesiątkach może lat nie podobna było liczyć. Postępując jednak w myśl tej przewodniej idei, rozpoczęliśmy od budowy bazy wojennej na Helu i powolnej rozbudowy floty wojennej, dostosowanej w typie swych jednostek do istniejących warunków.

Pomijam sprawy tej floty w wypadku ewentualnej wojny z innymi przeciwnikami. W wojnie z Niemcami byliśmy w r. 1939 bez bazy a nasza flota składała się z 4 kontrtorpedowców, jednego stawiacza min i 5 okrętów podwodnych, nie wliczając mniejszych okrętów dla specjalnych celów. Była to flota, która właściwie dopiero stanowiła zaczątek floty i, w stosunku do niemieckiej siły morskiej przedstawiała — jej mały ułamek.

Niemniej jednak, ośrodki naszej marynarki wytrwały w walce przez czas przez mało kogo przewidywany. Gdynia-Oksywie zostało opanowane przez wroga po uciążliwej trzytygodniowej walce z wielokrotną przewagą. Hel przetrwał całusieńki wrzesień i poddał się jako ostatnie nasze terytorium.

ZAŁOŻENIE OPERACYJNE MARYNARKI WOJENNEJ

Podstawowym założeniem operacyjnym naszej floty w wypadku wojny z Niemcami było szkodzenie morskiemu połączeniu Prus Wschodnich z Rzeszą i odwrotnie. Gdyby flota nasza nie istniała Niemcy mieliby całkowitą swobodę w wykorzystaniu tego połączenia podczas wojny. Nie moglibyśmy im zakłócić zupełnie pokojowych warunków tego połączenia i bylibyśmy pozbawieni nad nim kontroli.

Wykonując to zadanie w ciągu szeregu tygodni przed wojną, flota nasza łącznie z jej lotnictwem przeprowadzały dosyć ścisłą kontrolę licznych transportów przechodzących z Rzeszy do Prus Wschodnich i ich rodzajów, o czym nasz Sztab Główny był codziennie informowany. Dzięki okrętom podwodnym część tej kontroli nie była zauważona przez Niemców.

OKRĘTY POLSKIE DOŁĄCZAJĄ DO ROYAL NAVY

Na dwa dni przed wybuchem wojny, ze względu na brak warunków umożliwiających naszym kontrtorpedowcom dłuższą walkę na Bałtyku — trzy z nich odeszły do Wielkiej Brytanii według poprzedniego z nią porozumienia. W oparciu o bazy brytyjskie i potrzebne kontrtorpedowcom oparcie o flotę złożoną z dużych okrętów — warunki, których w Polsce nie było — mogły one walczyć z Niemcami.

Zawijając do portu brytyjskiego w dniu napadu Niemców na Polskę prócz wkładu w wojnę, który ani na chwilę dotąd nie ustał — wniosły one, wraz z okrętami, które przedarły się do W. Brytanii później, olbrzymi wkład natury polityczno-moralnej dla sprawy Polski o niedocenionym jeszcze znaczeniu, który przyczynił się w wybitnym stopniu do późniejszych kolei losów Polski poza Krajem.

GDYBY KAMPANIA TRWAŁA DŁUŻEJ

Na Bałtyku w pierwszych dniach wojny panował chwilowy i pozorny spokój. Niemcy zdołali jeszcze podczas pokoju przywieźć do Prus Wschodnich materiał i wojsko dla napaści na nasz Kraj, w którym wielu ludzi podlegało złudzeniu, iż skończy się na "puczu w Gdańsku" lub —"rozejdzie się po kościach przez dyplomatyczne załatwienie." Transporty były w pierwszych dniach wojny Niemcom niepotrzebne, gdyby zaszła ich potrzeba wymagałyby specjalnych dróg i osłony, dopóki choć jeden polski okręt podwodny operował na Bałtyku.

Przy innym toku kampanii wrześniowej, przy choćby mniej błyskawicznym jej przebiegu, stan ten niewykorzystywania drogi morskiej z Rzeszy do Prus, nie mógłby trwać długo. A wówczas transportom tym groziłyby nasze miny i torpedy naszych okrętów podwodnych. Bezkarność połączenia Rzeszy z Prusami byłaby niemożliwa. Musieliby Niemcy włożyć w nie duży wysiłek wojenno-morski, który nie byłby zapobiegł może i bardzo bolesnym stratom w tych transportach i marynarce wojennej Niemiec.

Krótkotrwałość kampanii z Niemcami na lądzie, nie była rzeczą przewidywań marynarki, a także leżało poza zasięgiem jej kompetencji, jak się ustosunkowano do jej pracy obserwacyjnej przed wojną.

Marynarka była w zaczątkach swej tak trudnej, tak niezrozumianej, tak poniekąd lekceważonej rozbudowy. Cel, do którego dążyła na wypadek wojny z Niemcami był ograniczony: aby w pierwszej jeszcze skromnej fazie tej rozbudowy niszczyć komunikacje morskie Niemiec na Bałtyku, a zwłaszcza połączenie Rzeszy z Prusami, do czego doskonale nadawało się centralne położenie naszych portów. W drugiej fazie rozbudowy pragnęła ona zapewnić krajowi dostawy najpotrzebniejszych rzeczy drogą przez Bałtyk, choćby tylko z kierunku północnego.

Oczywiście, że w jednej i drugiej fazie niszczenie zbrojnych sił morskich nieprzyjaciela przy każdej okazji jest zrozumiałe, jak również rozporządzanie choćby zagrożoną, lecz zdolną do skutecznej obrony bazą. Punkty naszego morskiego oporu w Gdyni i Helu, nawet w stanie ich z września 1939 dzięki posiadaniu okrętów podwodnych mogły od strony morza trwać skutecznie, gdyby losy kampanii lądowej były inne.

Najwyższy czas, aby zrozumieć te rzeczy, zaczynając w sprawach morskich od zrozumienia roli naszej marynarki wojennej jej wysiłku i jej potrzeby.

CZAS NA ZMIANĘ STOSUNKU DO SPRAW MORSKICH

Czas zainteresować się w ogóle zagadnieniem morskim, zwłaszcza tu—w kraju tak bardzo morskim, w którym przebywamy. Sprawa warta już dwa lata zgórą zachodu.

Czas skończyć z nieświadomością, wróżącą, że możemy przepuścić okazję niebywałą, okazję ujrzenia jeszcze w naszym pokoleniu—Polski silnej na morzu!

KAROL KORYTOWSKI

Dla pamięci

Polska Marynarka Wojenna nie przestała walczyć ani na chwilę od 1 wrześniu 1939 roku.

Zatopiła lub uszkodziła 31 okrętów i statków nieprzyjaciela.

Zestrzeliła lub uszkodziła 93 samoloty.

Przepłynęła po trzech oceanach i siedmiu morzach ponad 520.000 mil morskich /Około 1.000.000 km/.

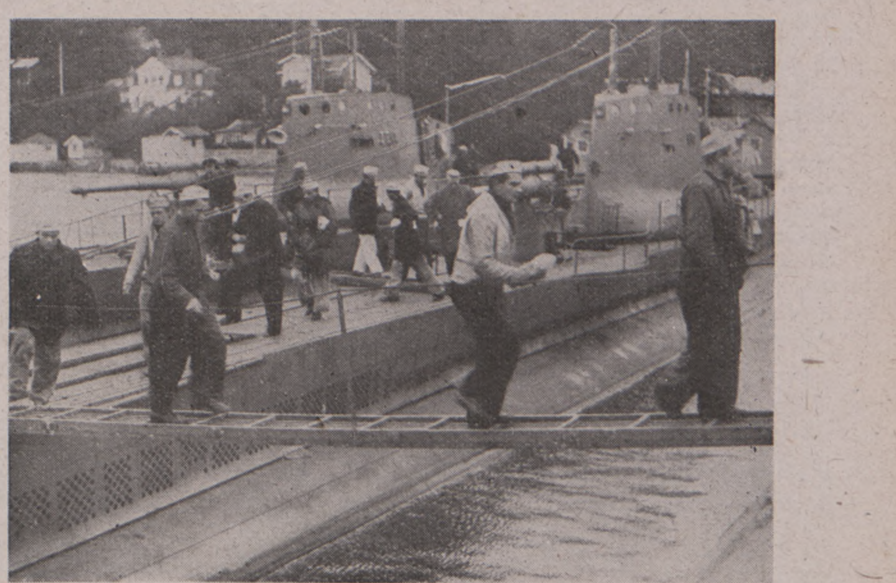
Eskortowała liczne konwoje z cennym materiałem wojennym, w tym kilka do Rosji.

Walczyła w Gdyni, na Helu, pod Narwikiem, Dunkierką, Calais, na Lofotach, pod Dieppe, na Morzu Polarnym i na wodach Afryki Północnej.

Na szczupły swój personel otrzymała w czasie obecnej wojny: 23 Krzyże Virtuti Militari, 651 Krzyży Walecznych, 32 odznaczenia brytyjskie i 5 francuskich.

Jest dziś o 1/3 większa niż była w r. 1939.

Na internowaniu



Internowani idą do codziennej pracy

Na ogół mało słyszymy o naszych marynarzach, którzy rzuceni wypadkami wojny do Szwecji, trwają tam wiernie przy swoich okrętach podwodnych i czekają z niezachwianą wiarą na chwilę, gdy szczęśliwy los pozwoli im znowu wziąć udział w walce o oswobodzenie ojczyzny. W jednym z numerów tygodnika sztokholmskiego "Allers" z ub.r. czytamy o nich tę oto ciekawą relację szwedzkiego dziennikarza.

Wspomniawszy, że na terenie Szwecji znalazło się w czasie obecnej wojny wielu cudzoziemców podkreśla on, że wśród nich odrębną grupę stanowią internowani uczestnicy wojny. "Są to— pisze—angielscy i niemieccy lotnicy, którzy lądowali przymusowo na szwedzkiej ziemi, marynarze, którzy wyratowali się na brzeg ze storpedowanych lub zatopionych minami okrętów, albo wreszcie załogi okrętów, które na skutek przebiegu działań wojennych znalazły się na wodach szwedzkich.

Do tych ostatnich należą trzy polskie okręty podwodne, które po zakończeniu kampanii w Polsce nie zdołały się już wydostać z Bałtyku, lecz zmuszone były poddać się internowaniu w Szwecji. Większą część ich załóg —razem około 130 ludzi, w tym wielu oficerów — umieszczono w okolicy miasteczka Mariefred, podczas gdy reszta polskich marynarzy znajduje się w pobliżu miasta Falun. Celem pilnowania Polaków zainstalowano w Mariefred również mały garnizon szwedzki złożony z około 60 marynarzy pod dowództwem kapitana marynarki.

Oznacza to więc, że wojna powiększyła znacznie liczbę ludności tego miasteczka, liczy ono bowiem nie więcej, jak 500 mieszkańców; jest to jedno z najmniejszych miasteczek Szwecji. Jeżeli nawet dodać "przedmieścia" to doliczymy się co najwyżej 1.500 mieszkańców. Zrozumiałe jest zatym, że przybycie 200 szwedzkich i polskich marynarzy wpłynęło w wysokim stopniu na zewnętrzny wygląd miasta.

Nikt jednak na to nie narzeka. Polacy, którzy korzystają z dość wielkiej swobody poruszania się, stali się bardzo popularni. Ludność miejscowa chwali sobie bardzo swoich gości. Ludzie to inteligentni, mili i ze wszech miar uprzejmi.

Mały szwedzki garnizon wartowniczy ulokowany jest we dworze Marieland odległym o 2 klm od miasta. Zaraz poniżej pięknego parku dworskiego przycumowane są do brzegu dwa stare statki mieszkalne, na których zakwaterowano polskie załogi i część polskich oficerów. Trzy polskie okręty podwodne są zakotwiczone przy małej wysepce położonej naprzeciwko, w nieznacznej odległości od brzegu.

Dla starszych polskich oficerów wynajęto mieszkania prywatne— dowódca mieszka n.p. w samym środku Mariefred. Udało mu się połączyć znowu ze swoją rodziną, żoną i dwojgiem dzieci. Jego dziesięcioletnia córeczka uczęszcza do jednej z miejscowych szkół. Nauczyła się ona nadzwyczaj szybko, jak zresztą wielu innych Polaków—mówić poprawnie po szwedzku. Gdy zadzwoniłem do mieszkania dowódcy, otworzyła mi ona drzwi i oznajmiła z dźwięcznym akcentem Sörmlandii, że "*pappa är inte hemma, men han kommer strax*" /ojca nie ma w domu, ale zaraz przyjdzie/. Gdybym nie był zawczasu poinformowany, nie byłbym ani na chwilę wątpił, że mam przed sobą dziecko szwedzkie, tak czystym akcentem było to powiedziane.

Czym właściwie zajmują się Polacy? Mają oczywiście dość dużo roboty na zamieszkiwanych przez siebie statkach, jak również na swoich okrętach podwodnych, by utrzymać je w należytym porządku i czystości, muszą poza tym prać sobie bieliznę i gotować strawę. Wykonują oni również różne ćwiczenia, by utrzymać się w należytej kondycji. Ku mojemu wielkiemu zdziwieniu spotkałem oddział polskich marynarzy maszerujących w pełnym umundurowaniu ulicami Mariefredu.

Lecz to wszystko nie może oczywiście wypełnić całkowicie czasu przeszło setce młodych i zdrowych ludzi; to też wielu wzięło udział w robotach w okolicy. W jesieni wykonali Polacy liczne roboty ziemne i inne na rachunek lasów państwowych. Poza tym część ich wykonywała roboty leśne również dla prywatnych właścicieli lasów w pobliskiej okolicy. Pracują oni energicznie, niezmordowanie i z doskonałym wynikiem.

Opłata jest taka sama jak dla robotników szwedzkich za podobne świadczenia, a ponieważ Polacy nie mają żadnych wydatków związanych z mieszkaniem i utrzymaniem—o to dba państwo szwedzkie i otrzymują oni należności odpowiadające wojskowym normom szwedzkim—stanowią oni wydatne wzmocnienie siły nabywczej tego małego miasteczka.

Lecz także i życie kulturalne Mariefredu odczuło wpływ obcego elementu. Już na święta Bożego Narodzenia w r. 1940 wykonał zespół złożony z oficerów i marynarzy polskich okrętów podwodnych tradycyjne przedstawienie, jakie od dawien dawna urządza się w tym czasie w Polsce. Impreza miała jednak wtedy charakter raczej prywatny i grono widzów złożone było jedynie z Polaków zamieszkujących w Stockholmie i członków korpusu dyplomatycznego.

Lecz w ostatnie święta Bożego Narodzenia uzyskano zezwolenie na urządzenie przedstawienia publicznego t.w. "Jasełek." Sztuka ta jest pewnego rodzaju religijnym misterium z pewnymi wkładkami satyryczno — rewiowymi. Jest ona pisana wierszem i została odtworzona w Mariefred przez Polaków z pamięci, co przedstawia nielada wyczyn. Wszystkie wspaniałe i barwne kostiumy wykonali sami marynarze. Również dekoracje sporządzono we własnym zakresie.

Wynik przeszedł wszelkie oczekiwania. Po uroczystej premierze w Święta Bożego Narodzenia nastąpił szereg przedstawień dla szerokiej publiczność i okazało się, że "Jasełka" ściągały istne tłumy publiczności do teatru, który przez cały miesiąc styczeń zapełniony był po brzegi.

Stosunki między internowanymi a ludnością miejscową są więc doskonałe, a nawet można powiedzieć serdeczne. Mariefred czuje się dobrze z Polakami, a Polacy czują się tak dobrze jak to w ich sytuacji, internowanych w obcym kraju, jest możliwe.

A.M.

Z pamiętnika maszynisty okrętowego

—Leżę na wąskiej koi, zmęczony trochę czterogodzinną wachtą w rozpalonej parą maszynowni, wsłuchując się w potężny rytm śrub, od którego drży żywy kadłub, w niejednostajny i charakterystyczny syk pary w rurociągach biegnących na rufę i czuję, jak pot spływa wąskimi strużkami pod mokrą, przylegającą do ciała koszulą.

Jestem w dziwnym stanie półświadomości. Przed oczami przesuwa się wciąż jakże bajecznie kolorowy film z dawnych wrażeń, przygód, radości i zawodów, film z życia marynarza. Jakżeż są nieraz zabawne, jakżeż pouczające, jak dziwne—ten film i te wspomnienia. Wspominam niektóre epizody z łezką, niektóre z uśmiechem, z zadowoleniem lub ze złością i . . . zasypiam krótkim, gorączkowym snem.

Budzą mnie długie dźwięki klaksonu rykiem, który przeraźliwie obija się o uszy i stawia na nogi usypiającą świadomość. "Alarm bojowy!" Zupełnie odruchowo wsuwam na nogi jakieś trepki, sprawdzam na piersiach pas ratunkowy, biorę z wręgi za koją latarkę i skórzane rękawice, kilkoma susami winduję się do schronu nad pomieszczeniem i wywalam się na pokład. Pół biegnąc, bo noc jest ciemna i dżdżysta, tak że z myślą o możliwości "wykopyrtnięcia" się na jakimś chytrym szeklu lub stojaku na pokładzie łączy się inna, mniej przyjemna, bo ześlizgnięcia się do "wachy," kieruję się instynktownie w stronę śródokręcia do "swojego" luku maszynowego. Potrącają mnie inni, ktoś skacze z całej siły na stopę, inny uderza boleśnie ostrzem hełmu plot. w ucho /nic to teraz/, nim spłynę po trapie do "sachary" t.j. maszynowni.

Po egipskich ciemnościach, panujących na pokładzie, zaciemnione światła lamp maszynowych rażą nieprzyjemnie oczy. Do sterczącego na wachcie kolegi mówię coś w rodzaju: "Serwus, Szczepciu, pewnie znów zaczynają"—i pierwszym spojrzeniem ogarniam wysmukłe strzałki manometrów systemu oliwnego. To rzecz najważniejsza i robię to odruchowo, z przyzwyczajenia. Potem rzut oka na rtęciomierz próżni, ciśnienie pary w kotłach, turbinach, dławnicach, na telegraf, liczniki obrotów śrub oraz na twarze ludzi w okół. Mruczando przekładni, jednostajny szum pary odlotowej i rytm pracujących mechanizmów przyjemnie łaskoczą uszy. Twarze kolegów-maszynistów w skąpym świetle lamp wyglądają jakoś surowo.

Melduję przez tubę głosową kierownikowi wachty o obecności ludzi na stanowiskach i skupiony, jak na jakimś dziwnym nabożeństwie, czekam. "Sto obrotów więcej" z długim dzwonkiem przekaźnika przerywają na chwilę to skupienie, przynosząc wyraźnie ulgę nerwom.

Widzę jak drgające wskaźniki liczników obrotów śrub odchylają się o kilkadziesiąt stopni w dół, słyszę jakże znany przepływ pary przez zawory dyszowe turbiny W.P. i czuję, że podłoga maszynowni ucieka z nóg przy raptownym zwrocie okrętu. Pewno atak na okręt podwodny. W ułamku sekundy myśl ta dociera do mózgu. Przyczepiony dosłownie do zaworu manewrowego, zlewam się w nierozłączną całość z turbiną. Po potężnych wibracjach wyczuwam, że wszystko jest O.K.

Straszny, poczwórny łomot wody, rozdzieranej przez bomby głębinowe, zwielokrotnionym echem odbija się o burty i wręgi dolnej części okrętu. W głowie rodzi się myśl szybka i troskliwa: czy regulatory od jakiegoś "mech. pom." nie "nawalą" od wstrząsu?



Stało się to już jedną z tradycji tego żołnierskiego pisma, że w Święto powrotu Polski nad Bałtyk wspomina się Jej Marynarkę Wojenną. Jej siłę morską. To wspomnienie walk, trudów, dokonań jest w tym roku szczególnie radosne. Polska Marynarka Wojenna zamyka w swoje Święto nowy rozdział historii, pełen rzetelnej zasługi, narastającej sławy i wzmagającej się siły. Ten jej rozrost liczbowy — rozrost w ludziach i bezcennym sprzęcie — ten fakt prawie cudowny jest dorobkiem rzetelnej zasługi, sławy, która zatacza coraz szersze kręgi.

My żołnierze Polskich Sił Zbrojnych składamy hołd tej zasłudze i sławie, kolegom marynarzom przesyłamy braterskie pozdrowienia i życzenia rychłego powrotu na nasze morze.

Nie. Prądnica i wszystkie pompy pracują ze zwykłym, dźwięcznym rytmem parotysięcznych obrotów na minutę.

Głuche, podwodne łomoty następnych bomb przywodzą tylko na myśl wspaniałą tragedię "Orła." Tym jednak pod nami w "dolnej szufladzie" morza—dobrze tak. Życzę im w duchu setki takich bomb za Hel, Gdynię, Westerplatte, Modlin, Warszawę i dziesiątki innych skatowanych miast.

Maszyny na "stop." Okręt zatacza inercją jakieś duże półkole. "Słuchają." Jakżeż wdzięczne pole do działania dla mata Zgadują. Myślę o bohaterze okrętowego podsłuchu i takich samych przekpiwających ploteczek. Napewno "ją," t.j. wrażą łódź ma pod swoją, tak zawsze czułą, opieką.

Znów obroty "idą do góry" i "łajbą" wstrząsają dreszcze z nadmiernego i gwałtownego wysiłku. Znów szereg bomb głębinowych, a w gwarze marynarskiej "kuferków" rozdziera morze i uszy. To na t.zw. "poprawkę." Nie widzę, choć czuję, że białe i szerokie fontanny wody wykwitają za rufą mojego destroyera.

"Zabawa" nareszcie skończona. Idziemy normalnymi obrotami i z pewnością na starym kursie i "łajba" zaczyna uganiać się z konwojem, jak ze stadem cyranek. "Odbój." Bóg Jedyny, Dowódca, no i oczywiście wszystkowiedzący mat Zgaduj—wie o wyniku.

Stanowiska zajmuje wachta patrolowa, a ja wychodzę do schronu maszynowego, żeby trochę "ostygnąć" i poplotkować z kolegami, przeważnie na wesoło i jak zwykle o kanonierach i dopiero co odbytej akcji. O zachowaniu Bolesia, którego nieraz wybija z nocnego "zamyślenia" huk "kuferków" lub "granie"—pożal się Panie Boże, co za "granie"—kotłowych zaworów bezpieczeństwa . . . Ochłonąłem trochę z maszynowej gorączki i decyduję—, że trzeba się iść zdrzemnąć, właściwie "odwalić karasia," bo za godzinę "wstępuje" moja wachta.

Na pomieszczeniu, przy tradycyjnym piciu kawy, zauważam, że niektóre "pokładusy"—innym słowem: "szwabry"—mają czerwone z wypatrywania oczy i niechęć do przyjacielskiej pogawędki ze "smoluchami." Może nawet i mają rację, bo ci oczywiście zawsze temat do "przygadania" na konto faworyzowanych i "słynnych" specjalności znajdą jak z pod ziemi, fe—morza. Kładę się na koję i jakie to dziwne—nie możesz zasnąć z nadmiaru myśli, pragnień i . . . zmęczenia.

Kombinuję—jakby to dobrze było zmienić kurs, włączyć pozostające pod parą kotły i pełną mocą, w uzbrojeniu po zęby płynąć do najmilejszego pod słońcem portu. Mogli byśmy "tam" iść, na jedną choćby wachtę w stałym pogotowiu bojowym, że nikt by nie odczuł najmniejszego zmęczenia, nikt by na nic nie narzekał, nawet na tradycyjnie znaną ze swej dobroci "polsko-angielską" kuchnię pod batutą /chochlą/ popularnego na okręcie bosmata. . . .

Gwałtowne szarpnięcie za ramię sprowadza mnie znów do stanu zwykłej świadomości. "Za dziesięć minut zmiana"—mruczy marynarz z będącej na służbie wachty, szarpiący się z moim sąsiadem. Chrapliwym i nudnym głosem zapowiada "rozgłośnia": —"Bakowi po kawę." Zżymam się, jak zwykle, na ten głos i na tę kawę.

Wciągam jakieś trepki, machinalnie sprawdzam pas ratunkowy, biorę latarkę bateryjną, rękawice i wychodzę w ciemną i dżdżystą noc na pokład, kierując się instynktownie w stronę śródokręcia.

STANISŁAW ADAMSKI

Tu jest Polska

AKT IV.*

Pokój ten sam, zamieniony na biuro. Duży stół pośrodku, założony mapami, papierami. Szafa, mniejsze stoły, telefon. W ogóle biuro. Tyle tylko nie biurowego, że jest pianino. Na środkowej ścianie portret Hitlera. Przy środkowym stole siedzi Kapitan, porucznik Wohlfahrt i Porucznik. Przy małych stolach — kapral Grasser i Żołnierz. Pracują. Rysują. Żołnierz pisze na maszynie. — Jest późne popołudnie wrześniowe. Niemal wieczór.

GRASSER /wstaje i podchodzi do kapitana/: Panie inżynierze!

KAPITAN: Jak?

GRASSER: Przepraszam. Panie kapitanie!

KAPITAN: O co chodzi? Znowu pan czegoś nie rozumie?

GRASSER: Z tym klinem jakoś nie jasno.

KAPITAN: Pokazać! */patrzy na plan/:* Zupełnie jasne, tylko pan nie umie patrzeć. Klin — o, tyle ścięty przez tory. Tu plac wyładunkowy, a tu — ile? Porachuj pan!

GRASSER: Osiem par szyn.

KAPITAN: Po mojemu — dziesięć. Przydzielili mi tu pana jako specjalistę, a pan knoci robotę. Poruczniku Wohlfahrt! Pomóż mu, bo nie da sobie rady. Tekst do planu gotowy?

WOHLFAHRT: Tak jest, panie kapitanie.

KAPITAN: Pięknie. Z ciebie, poruczniku, mam pożytek.

WOHLFAHRT /śliczny, młody chłopiec/: Staram się, panie kapitanie.

KAPITAN: Wiem, że się starasz. Jesteś młody, z naszej szkoły. Rozumiemy się w mig. Weź tego Grassera do galopu, bo opóźnia nam robotę. On jest właśnie ze starej i do tego — z austriackiej szkoły. Nie nadąża pod nasze tempo. Wiedeńska Gemütlichkeit. Otóż to!

WOHLFAHRT: Tak jest, panie kapitanie. Wyjaśnię, co należy, kapralowi Grasserowi.

KAPITAN: Dopóki wszystko nie będzie gotowe — musimy także i nocami pracować. Po kolacji przyjdzie tu pułkownik Flicke, żeby zobaczyć, co już zrobione.

WOHLFAHRT: Pułkownik Flicke, mój wuj — bardzo się niepokoi, czy zdążymy na czas.

KAPITAN: I ja się niepokoję. Staramy się przecież.

WOHLFAHRT: Pułkownik Flicke nie tylko tym się niepokoi.

KAPITAN: Tak — wiem. Te wagony, które zginęły. Stąd wyjechały napewno. Śledztwo wykazało, że tu wszystko było w największym porządku. To gdzieś w drodze się zgubiły. Ale, gdzie i jak?

WOHLFAHRT: To nie szpilka. To wagony. I nie puste. Pułkownik Flicke mnie powierzył tę sprawę.

KAPITAN: Gratuluję wyróżnienia, ale żal mi, że ciebie tracę. Jesteś moją podporą.

WOHLFAHRT: Czy wolno mi powiedzieć szczerze, co czuję?

KAPITAN: Ależ tak, tak. Mów ze mną szczerze.

WOHLFAHRT: Cieszę się, że będę miał inną robotę, nie biurową. Bo ja nadaję się do pracy żywej. Zwłaszcza tu, w tym kraju, gdzie mnie ponosi. Jak widzę tych Polaków, jeży się we mnie złość tak ogromna, że tratowałbym, bił, rozszarpywał każdego z nich. Karabin maszynowy — i wystrzelać to plugastwo!

KAPITAN: To złość naturalna. To gniew wyższej rasy. Gniew panów.

WOHLFAHRT: Och — niech mi tylko uda się pochwycić tych, którzy ośmielili się uprowadzić nasze wagony!

KAPITAN /ze śmiechem/: Już ty im — —

WOHLFAHRT: Głośno o tym będzie! Taką robotę to lubię. Taką właśnie */gest wieszania/*. Już mam w tym trochę wprawy. Nie wyglądam na to — co? Pan nie ma wyobrażenia, panie kapitanie, jak mnie się boi tutejsza ludność. Dzieci na mój widok uciekają do mysich dziur. Nie dzieci to zresztą, tylko robactwo. I ile tego! Przecież to kiedyś wyrośnie. Te dzieci należało by przede wszystkim wytępić.

KAPITAN: Zuch z ciebie, poruczniku! Pułkownik wiedział, kogo wyznacza.

WOHLFAHRT: Myślę! Gdyby mnie byli oddali sprawę tej katastrofy kolejowej, napewno były by rezultaty. A tak — co? Za tylu zabitych i rannych naszych żołnierzy spalono tylko dwie wsie w pobliżu miejsca katastrofy i powieszono tylko kilkudziesięciu chłopów. A najgorzej, że właściwych sprawców nie ujęto. Ci hulają dotąd na swobodzie.

KAPITAN: I drwią z nas. To rozzuchwala. Takie wypadki mogą się powtórzyć skoro winni są bezkarni. Ale — winni, niewinni — to właściwie bez różnicy dla nas. Chodzi o to, żeby, ile się da — wytępić.

WOHLFAHRT: Tak i ja mówię, że bez różnicy. — No, ale ja do swojej roboty. Nie chcę zostawić zaległości.

KAPITAN /do siedzącego obok Porucznika/: Ten Wohlfahrt ma przed sobą przyszłość. Nie?

PORUCZNIK: Napewno. Zwłaszcza, że ma wuja pułkownika. Trochę poparcia zawsze się przyda, tak sądzę. A pułkownik Flicke — to ktoś! Wyznaczono go tu w specjalnej misji. Tu niespokojny okręg, więc jego przysłali. On do takich właśnie zadań. Bicz boży — pan rozumie, panie kapitanie?

KAPITAN: Oczywiście, że rozumiem. Niestety — dużo teraz takich niespokojnych okręgów na terenie okupacji. A nawet w tych ziemiach, które przyłączono do Reichu. Zewsząd dochodzą wiadomości o sabotażach, zamachach.

PORUCZNIK: Okazuje się, że postępujemy jeszcze za miękko z Polakami. Bo to naród, jak hydra. Ściąć jedną głowę, to dziesięć, czy ile tam odrasta. Nie jestem mocny w mitologii.

KAPITAN: Co tam grecka mitologia. My tworzymy nową dzisiaj. I nasza stara germańska mitologia ze swoimi Heldami blednie wobec czynów, jakich dokonywamy.

PORUCZNIK: Ma pan rację, panie kapitanie. W Walhalli zabraknie miejsca dla naszych bohaterów.

KAPITAN: Ale za to będzie dość miejsca dla Niemców na świecie. Zagospodarujemy się. Skolonizujemy te obszary tu, i te dalej na wschód. Nie minie dziesięć lat, a z Polaków, z Rosjan — już tylko resztki. Zrobimy z nich rezerwat, jak Amerykanie zrobili z Indian. Na pokaz — kto będzie ciekaw zobaczyć */śmieje się/*.

PORUCZNIK: To znakomity pomysł! */śmieje się/*. Rezerwat! Choć jako siła robocza przydadzą się nam — dla nas. Kiedy już mówiliśmy o tych zamierzchłych czasach germańskiej chwały, to warto by wrócić do systemu niewolnictwa. Sklawen — Slawen. Z niewolnictwa wyszli, do niewolnictwa powrócą. Naprawiamy dziś błędy historii. Bo błędem było, że Niemcy pozwoliły na powstawanie tych państw słowiańskich.

KAPITAN: Pewnie. Te państwa zatamowały nasz rozrost, naszą naturalną ekspansję na wschód. Słowianie zajęli nieomal trzy czwarte Europy. Spojrzeć tylko na mapę. Ten kolos rosyjski. I masz ich wszędzie, bo i na południu. Dusimy się tak od wieków. Ale teraz — nowa era. Tworzy ją Führer i nic nie ostoi się przed nami. Śmieszy mnie gadanina naszych wrogów o demokracji, jako najdoskonalszej formie rządzenia. Pięknie wyglądają te demokracje! Bijemy ich na wszystkich frontach. A oni — jeszcze ciągle wierzą, że nas pobiją. Śmieszne — nie?

PORUCZNIK: Śmieszne i głupie. Trzeci rok wojny — to nie fraszka! A plan Führera wypełnia się co do joty. To nasza krzepkość. Krzepkość naszej rasy. Mówiono dawniej, że jesteśmy sentymentalni. Ciekawe, kto to wymyślił?

KAPITAN: Jakiś dureń. Kości bym mu pogruchotał, gdybym się z nim spotkał. Poczuł by naszą sentymentalność na własnej skórze. Niech by, zresztą, zapytał tych tu — Polaków, czy jesteśmy sentymentalni. Polacy, jak to oni, wrzeszczą już na cały świat, że im źle. Niech wrzeszczą, to nas tylko cieszy. Wiemy przynajmniej, że czują naszą silną rękę.

PORUCZNIK: Chyba już czują. Ale, jak mówiłem, jeszcze za mało. Czy odważyli by się na te akty dywersyjne, gdybyśmy ich jeszcze mocniej przygnietli?

KAPITAN: Ku temu właśnie idzie. Są nowe zarządzenia. Pułkownik Flicke — jak go nazwałeś, poruczniku? Bicz boży? — tak, on ma mocną rękę. To pierwszorzędny pacyfikator. Lubi zapach i kolor krwi. A potrafi także inaczej zmuszać do uległości. Sposób niezawodny: głód. Przy pustym żołądku zabraknie im werwy. Nawet krzyczeć im się odechce. Nawet te gazetki drukować potajemnie.

PORUCZNIK: Właśnie — te gazetki. Że tego nie możemy dotąd zlikwidować! To są po prostu psie figle.

KAPITAN: Prawdziwie wstyd dla nas. Ale, jak mówię — głód to srogi bat.

PORUCZNIK: Teraz dopiero będzie wrzask i płacz, że wszystko stąd wywozimy.

KAPITAN: Jakżeby inaczej! Dla nas musi być. O — mam tu cyfrowe wyliczenia, ile musi być dostarczone dla armii, ile dla naszej ludności cywilnej w Niemczech. Dalej — kontyngent robotnika stąd do Niemiec. Nasze fabryki muszą pracować, wytwarzać.

PORUCZNIK: Muszą!

KAPITAN: Ale my tak rozmawiamy, a robota leży. Któraż to godzina? Hm — czas do mesy na kolację. Wohlfahrt! Ty tu zostajesz, bo twój dyżur dzisiaj. My idziemy coś przekąsić. Przynieść ci buterszznyty?

WOHLFAHRT: Dziękuję. Mam tu coś niecoś. Wystarczy.

KAPITAN: No — Kameraden! Aufmarsch!

/Zbierają się do wyjścia wszyscy z wyjątkiem Wohlfahrta/

KAPITAN: Poruczniku Wohlfahrt, pod twoją opieką — to wszystko. Wiesz?

WOHLFAHRT: Bez obawy, panie kapitanie!

/wszyscy wychodzą/

WOHLFAHRT wyjmuje z teki buterszznyty i zajada je ze smakiem. Potem idzie do pianina. Gra coś Wagnera. Przerywa i wali z całych sił po klawiaturze — Horst Wessel Lied. Powoli, ostrożnie otwierają się drzwi ukryte w tapecie. Wchodzi najpierw Jan /charakteryzacja z poprzednich aktów/, za nim Zygar. Z zachowaniem ciszy zbliżają się do Wohlfahrta. Szybki chwyt za ręce grającego. Wykręcenie ich w tył.

WOHLFAHRT: Cóż to żarty! */Dostrzega obcych/:* Kto wy? No — puścić!

JAN: Jak już ma się w ręku jednego z was, nie puszcza się go — na rozkaz. A już ciebie, poruczniku Wohlfahrt — ciebie, potwora! Zygar, wiązać, mocno!

WOHLFAHRT: Głupcy! Myślą, że im się to uda. Nie potraficie wydobyć się z tej ulicy. Nie uciekniecie! Jest ogrodzona drutem kolczastym, obstawiona.

JAN: Mimo to, weszliśmy tutaj.

WOHLFAHRT: Strażnicy będą za to rozstrzelani.

JAN: Możecie ich rozstrzelać. Widzisz — jestem tu, w moim domu i tu wykonam wyrok na ciebie.

WOHLFAHRT: Wyroki wydajemy my — na was. To nasze prawo panów tego kraju.

JAN: Tu jest Polska, a wy jesteście napastnikami. Więcej — jesteście zbrodniarzami, których kara nie minie. Już nie omija. Zostałeś przez nasze sądy skazany na śmierć, poruczniku Wohlfahrt — za to, że zabijałeś, wieszałeś, że biłeś i tratowałeś małe dzieci, że strzelałeś do kobiet. Długa jest lista twoich zbrodni.

WOHLFAHRT /już bez tupetu/: Jestem młody. Mam 22 lata.

JAN: Nie będziesz już miał więcej. */Do Zygara/:* Tam z nim! */Gest na drzwi do przyległego pokoju/*.

ZYGAR /bierze wpół Wohlfahrta, który broni się, wyprężając ciało, kopiąc/: Nie kop! Dość już nakopałeś się starych kobiet i dzieci.

JAN: Prędzej z nim! Ściemnia się, a ja tu muszę za widna te plany — —

WOHLFAHRT: To — wy — wy — dywersanci — —

JAN: Widzisz nas nareszcie i nie dosięgniesz — nie!

/Zygar wynosi Wohlfahrta/

JAN /przeszukuje stoły. Zabiera plany. Przerzuca akty. Otwiera szuflady. Znajduje to, czego szuka/: Jest! */chowa do kieszeni/:* Wszystko, czego nam potrzeba.

ZYGAR /wchodzi/: Znalazł pan?

JAN: Tak. Wszystko. A on? */wskazuje na drzwi/*.

ZYGAR: Spokojny.

JAN /rozglądając się/: Nasz dom — Anny dom— — a ona nigdy już tu nie wróci, choć przyjdzie ta chwila, że wrócą wszyscy do swoich domów.

ZYGAR: Nie wszyscy — i nie wszystkie domy — — Szkoda mówić. Człowiek słabnie, jak mówi o tym.

JAN: Nie, nie słabnie. Nawet nie zapłakałem po Annie. Kiedyś, kiedyś — opłaczę ją. A pan, Zygar — skąpi mi nawet opowiadania o niej. Jak umierała, co mówiła?

ZYGAR: Nie skąpię. Mogę opowiadać. Wie pan — jak to się stało, jak ją ten zbir */pokazuje na drzwi przyległego pokoju/* postrzelił, mówili mi ludzie, co to widzieli, że zrazu upadła. Potem się podniosła i to dziecko, które on bił, a ona rzuciła się bronić — to dziecko jeszcze na ręce wzięła. I szła przez pustą ulicę może pięćdziesiąt kroków — aż się obsunęła. Już to panu przecież opowiadałem, to po co jeszcze raz — —

JAN: Ja słucham, panie Zygar.

ZYGAR: Ktoś się tam znalazł z ratunkiem. Aż tu ja, nic o niczym nie wiedząc, idę. Do ogrodnika zaraz ją zabrałem. Męczyła się. Księdza przyprowadziłem. Doktora. Tak tu ją spotkało to nieszczęście. Bo przyszła ze wsi do mnie, żeby ode mnie dowiedzieć się coś o panu.

JAN: Co mówiła — to niech mi pan powie — to — —

ZYGAR: Nie dużo mogła mówić. Ale, żebym jakoś tak panu doniósł — ostrożnie. A czasem nawet chciała, żebym zataił przed panem. Wyjechała — i już. Że to pan ma tę odpowiedzialną robotę i nie należy przeszkadzać. Tak właśnie powiedziała: nie przeszkadzać Janowi. Aż, potem, potem, kiedy tu już będzie dobrze — —

JAN /powtarza/: Kiedy tu już będzie dobrze — —

ZYGAR: A przed samą śmiercią, to tylko takie słowa — i to raz poraz: Tu jest Polska. Tu jest Polska. Jak gdyby tę Polskę komuś wydzierała z rąk.

JAN: Dziękuję panu. To, co mi pan teraz opowiedział — to dla mnie ważne i wielkie. To jakby wieczne.

ZYGAR: Wieczne dla nas wszystkich — że tu jest Polska — tu.

JAN: Od Odry po Niemen i Zbrucz — od Bałtyku do Karpat. To znaczy — tu! */gest obejmujący/:* Obszar — państwo.

ZYGAR: I już to trzymać! Nie dać!

JAN: Tak. Już rozumniej, lepiej, niż przedtem. Za drogo zapłaciliśmy za błędy tamtych — — A tymczasem — pan wie? Czeka nas dziś jeszcze robota. Ciężka.

ZYGAR: Wiem. Ale musi się udać. Bo, co z tego, że o jednego zbója mniej. Tysiące nam tu nasłali. O — tego pułkownika Flicke! Mówili mi w Warszawie, że to kat, krwawy kat.

JAN: Dlatego tu go przysłali. Ma się tu rządzić po swojemu. Mało, że wieszać, rozstrzeliwać, palić, deportować — torturami będzie wymuszał zeznania. I jeszcze takie swoje sztuczki na nas. Widział pan, ile wódki tu do nas nawieźli? Ludzi będą rozpijać! Chleba mniej — wódki za to, ile chcesz. Wódką zjednać chłopa i robotnika. No — i niech się zapiją na śmierć.

ZYGAR: Chytrze obmyślane. Ale nie tacy my już dziś głupi. Rozumiemy dobrze, że co od nich, to na naszą zgubę. Ich podarunki, łaski — na nasze spodlenie i zatratę.

JAN: Ale czas iść, Zygar, czas, czas.

/Wychodzą drzwiami w tapecie/.

/Na scenie już prawie ciemno. Wiatr siecze po szybach deszczem/.

/Kapitan i Porucznik wracają/

KAPITAN: Psia pogoda. Deszcz leje już trzeci dzień. Czemu światło nie zapalone? */zapala/*.

PORUCZNIK: Gdzie Wohlfahrt? No — swoje buterszznyty zjadł. Apetyt chłopak ma niezły. W mesie dali nam dziś dobrą kolację — prawda? Smaczne były te kotlety wieprzowe. Lubię tłuste jedzenie. Przynajmniej tego nam tu nie brak — masła, słoniny.

KAPITAN: A czego nam tu brak? Dobrze nam tu, prawdę mówiąc. Kwatery wygodne. Na puchach śpimy. Te moje dwa pokoiki obok */pokazuje na drzwi do przyległego pokoju/*, ta łazienka — — Żyję tu jak król. — Ale, gdzie Wohlfahrt? Pułkownika tylko co widać! A ci inni? Już tu powinni być. Wiesz, poruczniku, ten Austriak Grasser gra mi na nerwach.

PORUCZNIK: Bo to przecież, prawdę mówiąc, inna rasa.

KAPITAN: Ostrożnie, poruczniku. Zagalopowałeś się trochę — bo i nasz Führer z Austrii.

PORUCZNIK: Führer jest ponad wszystkie reguły.

KAPITAN: Tak. Jest jeden i wyłączny. */Po chwili/:* Czemu nie przychodzą już? Biuro puste, a pułkownik może za chwilę tu być.

PORUCZNIK: Widziałem, przechodząc obok mesy podoficerskiej, że dopijali swoje piwo. Pewnie zaraz tu będą. O — już są.

/Wchodzą Grasser i Żołnierz/

KAPITAN: Każdy z miejsca do swojej roboty!

GRASSER /przy swoim stole. Szuka, przerzuca papiery/: Gdzie plany? Tu je zostawiłem — tu, na stole.

KAPITAN: Kapralowi Grasserowi znowu coś się przytrafiło?

GRASSER: Planów nie ma. Szukam i nie ma. A były tu.

PORUCZNIK: Może są w szufladzie porucznika Wohlfahrta.

GRASSER /szukając w szufladzie/: I tu ich nie ma.

KAPITAN /z irytacją/: Może u mnie są! */otwiera swoją szufladę — szuka i nagłe zaniepokojenie/:* Zestawienia — gdzie się podziały zestawienia? Przed samym wyjściem pokazywałem je tobie, poruczniku — czy tak?

PORUCZNIK: Tak jest, panie kapitanie. Położył je pan z powrotem do szuflady.

KAPITAN: No — właśnie. Położyłem i nie ma ich na swoim miejscu! */Szuka gorączkowo/:* Gdzież się mogły stąd podziać? A porucznik Wohlfahrt jakby się w ziemię zapadł — do licha!

HERMINIA NAGLEROWA

* Por. nr. 52-53 "Polski Walczącej" z ub.r. nr. 1, 2, 3, 4 z b.r.

Z życia obozów

Dom lotnika w X.



Jeżeli ktoś jest sceptykiem, nie wierzy w duchy, nie ceni tradycji i starych legend niech odwiedzi X. Jedzie się wprawdzie opętane 6 mil z najbliższego miasteczka taksówką pamiętającą pierwsze próby motoru spalinowego, ale za to co za droga i widok!

Wąska serpentyna pnie się wyżej urwistym zboczem zarośniętym gęstym lasem. Na dole szumi rzeka, w srebrzystych skrętach wije się, wgryza się w skały, welonem wieczornych mgieł okrywa dno głębokiego jaru a także syreny, które podobno tam mieszkają. Na jednym z potężnych drzew stróżujących wjazdowi do zamku przybito tablicę: "*Polish Red Cross Convalescent Home.*"

Mijamy tę tablicę i jedziemy ciągle w górę wśród lasu. Na szczycie wzgórza rozchodzą się trochę drzewa, odsłaniając przestrzeń pustą i wysmukły zamek na skale. Zasłuchany w szum lasu śni stary zamek swój sen o chwale rodu Rattray. Nie względy natury estetycznej kazały wybrać ten romantyczny, dziki zakątek na założenie podwalin zamku. Stworzyła go potrzeba wojenna.

Ród Rattrey tradycje swe rycerskie w trzech wyprawach krzyżowych wypróbował. W herbie swym krzyże Chrystusowe z Jerozolimy na daleką, północną ziemię przyniósł. W bitwie pod Flodden w 1513 r. Sir John Rattrey, jeden z najwybitniejszych postaci tej rodziny zginął na polu chwały. Nie łatwe było w owych czasach życie rycerza. Możne rody szkockie krwawo walczyły o swe przywileje, o ziemie i zaszczyty, a obok ziem do Rattrey'ów należących mieszkał potężny Earl of Athol, zazdrosnym okiem na sąsiadów swoich patrzący. Patrick Rattrey padł z ręki zbirów nasłanych przez złego sąsiada, dwie piękne córki Elżbieta i Gryzelda zostały przez niego porwane. Ale w 1520 roku wyrósł na skale potężny gród, forteca, który miał odtąd strzec praw suwerennych Rattrey'ów.

Przez 400 lat walczyli Rattrey'owie z Atholami, w międzyczasie sprzymierzali się z potężną partią Montrose i w obronie praw Stuartów do tronu walczyli przeciw Anglikom. Wojska Cromwella zamek splądrowały i zniszczyły, zrzucając starego sługę Andrzeja do rzeki za to, że zdradzić nie chciał miejsca ukrycia swego pana w lasach. Lata biegły, ród Rattrey'ów przybrał nazwę Clerk Rattrey od nowego pana, który się związał małżeństwem z tą rodziną. X. był siedzibą i natchnieniem dla Walter Scotta w roku 1793. Stara nienawiść do rodu Athol wygasała powoli.

Ostatni potomek Clerk Rattrey, generał, walczył pod Sewastopolem i umarł w 1910 r. Od tej chwili dziedzictwo przeszło na linię boczną. W tej chwili rodzina właścicieli zamku bierze żywy udział w wysiłku wojennym W. Brytanii, tak jeżeli chodzi o męskich jak i żeńskich potomków. I znowu historia się powtarza: dwie siostry noszą imiona Gryzeldy i Elżbiety. Ale obecnie siostra właścicielki zamku jest Duchess of Athol, małżeństwo położyło kres rodowym waśniom.

"*My hope is above the stars*" — głosi stara maksyma rodu. Jakże blisko do tych gwiazd naszym lotnikom, którym P.C.K. ofiarował ten zamek, jako miejsce spędzania urlopów i odpoczynku. Jakże wysokie i dumne są ich podniebne szlaki, ich wola nieugięta, ażeby zwyciężyć. Wielcy rycerze Rattrey nie wstydzą się obcych przybyszów, którzy ich sny o sławie wskrzeszają na jawie w warkocie śmigieł i motorów.

W dużej bibliotece zamkowej można znaleźć stare książki łacińskie, angielskie i francuskie, rzadką historię kultury z XVIII stulecia oraz atlas z 1772 roku, gdzie polscy rekonwalescenci odnajdują dokładną, precyzyjną mapę Polski. Zamek jest obszerny, pełen krętych korytarzy. Zewsząd patrzą z ciemnego tła prawie żywe twarze dawnych panów zamku. Ale patrzą życzliwie.

Nic nie mąci odpoczynku kilkudziesięciu młodym lotnikom, którzy spędzają tu krótkie swoje urlopy. Śpią po 2-ch lub 3-ch w jasnych, słonecznych pokojach skąd roztacza się cudowny widok na dzikie, urwiste wzgórza i wąwóz leśny. Starożytny zamek unowocześniono w miarę możności, zainstalowano po 2 łazienki na każdym piętrze, przeprowadzono centralne ogrzewanie, pędzi się motor do własnej elektryczności. Ale na dole w podziemiach pozostawiono dawny system dzwonków. Każdy pokój ma dzwonek o innym dźwięku od najgłębszych do najbardziej srebrzystych tonów.

Utrzymanie w czystości starego domu przy trudności uzyskania służby jest dużą zasługą Zarządu domu. Posiłki 4 razy dziennie, smaczne i obfite, przynoszą chlubę polskiej kuchni. Zarządzająca pani umiała w tym szkockim zamku wyczarować atmosferę polskiego dworku, zorganizowała wszystko od strychu do piwnic, porobiła dżemy i konfitury, zadomowiła się już i pomyślała o przyszłości. Gospodarstwo wzbogaciło się o rodzinę świnek, wywołujących niespokojne marzenia o kiełbasach i szynkach polskich na święta, wyhodowano też kurczęta. Z lasu przynoszą chłopcy grzyby i jagody. I za to wszystko płaci się t.zw. strawne, sumę jaką w zależności od stopnia lotnicy otrzymują na utrzymanie.

Zdradzę jeszcze jedną tajemnicę. W demokratycznej Anglii, która jednak ściśle obserwuje różnice pomiędzy oficerami i żołnierzami stworzono dom wypoczynkowy dla oficerów i szeregowych. W tym domu wszyscy bez względu na szarżę są jednakowo traktowani, wspólnie się bawią i odpoczywają i nie ma żadnych konfliktów z tego powodu. Nie rzadko zdarza się, że młody sierżant daje nauki w bridge'u siwemu pułkownikowi i to nie psuje wcale atmosfery.

W książce gości zanotowano już 1512-ego gościa przybywającego na wypoczynek, jakkolwiek dom ten istnieje dopiero od roku. Znajduje się tam takie zapiski: "Należy się uznanie P.C.K. za stworzenie tak doskonałych warunków dla Polskich Lotników." "Tydzień spędzony w zacisznym Domu Polskiego Czerwonego Krzyża po wędrówkach w raju z pod czerwonej gwiazdy bardzo nam przypomniał Ojczyznę."

ZOFIA LESZCZYC

Z Czołówką Lotniczą po Anglii i Szkocji



Już przeszło rok jak "Lotnicza Czołówka Teatralna" objeżdża Anglię i Szkocję, docierając do stacji lotniczych i do najbardziej oddalonych oddziałów wojsk lądowych, zagubionych gdzieś wśród malowniczych pagórków, łąk i lasów. Sto kilkadziesiąt przedstawień, przy trzech całkowitych zmianach programu—to bilans roczny, śmiem stwierdzić, dość pokaźny.

Lotnicza Czołówka Teatralna! Jakże skromne były jej narodziny, w jak ciężkich warunkach powstawała i rozwijała się! Z trudem wystawiono "Zemstę," potem poszło już łatwiej z "Grubymi rybami" i z ostatnim programem "Panem Benetem" i "Błażkiem Opętanym."

Kiedy się ogląda sztukę—tak z widowni—nie łatwo zdać sobie sprawę z tego, ile wysiłków i pracy trzeba było do jej zmontowania, ile trudności technicznych do pokonania, aby scenę zamienić na dwie godziny w stary zamek czy skromny dwór szlachecki, a bohaterów sztuki ubrać w kontusze, czy stroje z końca ubiegłego stulecia.

Z miejsca na miejsce jeździmy koleją i autobusami. Jak w kalejdoskopie migaja nam miasta i miasteczka, odtworzone często w naszej pamięci wygodą łóżka hotelowego, gorącą kąpielą, lub w zimie piecykiem gazowym czy elektrycznym, do którego wzdycha zarówno płeć piękna, jak i brzydka. Nie ma bowiem czasu na zwiedzanie naszych "miejsc postoju." Czasami kilka godzin kosztem wypoczynku, między przyjazdem a wyjazdem, lub niespodziewana /jakże rzadka!/ przerwa jednodniowa, pozwala nam na obejrzenie miasta. Utrwala się ono nam w pamięci przykrym wspomnieniem ruin, które zaciera wkrótce widok nietkniętych wojną miast, dobrobytu i bogactwa bijącego w oczy.

W pociągu, w zarezerwowanych przedziałach gwar nie do opisania. "Płeć brzydka" biedzi się jakby to w 5 minut przeładować dekorację na inny pociąg, jak poradzić sobie z rampą czy kurtyną. Panie wzdychają do gorącej kąpieli i choćby "zerknięcia" po sklepach, bo to niby nic nie potrzeba, ale może tak na wszelki wypadek—coś w oko wpadnie. Nasz angielski menażer—powszechnie "papą" zwany—mozoli się nad rozwiązaniem zagadki: która z pięciu różniących się między sobą informacji o odejściu pociągu do miejsca przeznaczenia — będzie prawdziwa? Cóż ma zrobić? Wybiera na "intuicję" i to zawsze najgorzej.

W drodze ubywa trochę bagażu. Zostawiony i nieodnaleziony płaszcz martwi początkowo, bo to kupiony i drogo! Ale za to nauczka: nie brać dwu płaszczy, kiedy jeden wystarczy, a ten drugi—prawie zawsze się zagubi. Parasolki damskie, które zdaje się są po to, żeby je wiecznie gubić i aby dyrekcje tramwajowe i kolejowe mogły zatrudnić w tych ciężkich czasach, pokaźną ilość osób w dziale zagubionych rzeczy—są wiecznym utrapieniem kolegów, którzy byli by radzi, gdyby wszystkie nasze parasolki naraz ziemia pochłonęła! Mieli by nareszcie święty spokój.

I ich jednak za karę czekają straty na które my—płeć piękna—patrzymy ze źle ukrytym triumfem, że i oni czegoś zapomnieli. Giną też od czasu do czasu i akcesorja teatralne, które w drodze ciężko zastąpić innymi. O rampo świetlna, zagubiona gdzieś na małej stacyjce! Z jakim rozczuleniem patrzyliśmy na ciebie, gdy po dwutygodniowej wędrówce, na skutek kilkunastu telefonów i listów "gończych" powróciłaś do nas.

Gorzej było z papugą—ulubienicą starego Beneta. Ślicznie o niej Fredro napisał, poświęcając kilka rymów, które na ostatnich kilkunastu przedstawieniach, trzeba było wykreślić albowiem . . . papuga z klatką zginęła bezpowrotnie. Gdyby nie to, że była wypchana, sądziłabym, że odleciała w lepsze światy. Tajemnica zniknięcia do tej pory nie została wyświetlona. Są poszlaki i to poważne: oto jakaś litościwa staruszka, widząc na którejś ze stacji zwisającą bezwładnie na drucie klatki papugę, sądząc, że omdlała z głodu, czy gorąca—przyniosła jej na spodeczku wody. "Nasi" przyjęli ten humanitarny uczynek z całą powagą. Staruszka pomyślała, podumała—i papuga z klatką zginęła i to bezpowrotnie! Może ta siwowłosa pani o pomarszczonej twarzy i dobrotliwych oczach była członkinią Towarzystwa Przyjaciół Zwierząt? Może papugę po prostu zapomniano na którejś ze stacji? Tajemnica nie została zgłębiona.

Przed samym końcem objazdu zginął kominek i "klapka na muchy." Biedny pan Benet, budząc się po drzemce popołudniowej—nie mógł się cieszyć wygodą i ciepłem swego domowego ogniska. Sale teatralne, te z prawdziwego zdarzenia—ze sceną, kurtyną, rampami i garderobami—kłócą się na przemian ze skromnymi salami kantyn "kościelnych," czy po prostu z barakami, w których także trzeba grać. Przyjeżdżamy do teatru. Czysta rozpacz! Sceny nie ma, kurtyny nie ma, światło dobre na pogrzeb.

Ale zaraz do roboty i po godzinie lub dwu wszystko gotowe! Scena ustawiona na stołach—bo tak czasami też bywa—nie przeszkadza dziarskim hołubcom Krakowiaków. Drżymy tylko wtedy, by te stołowe "wrota" nie otworzyły się i nie pochłonęły którejś z roztańczonych par. Nic to! "Im warunki do grania są gorsze, tym gra nasza musi być lepsza, charakteryzacja staranniejsza"—to są słowa naszego "czołówkowego wodza," do których stosujemy się bez dyskusji.

Śmiech i oklaski rozbawionych widzów są nam rekompensatą za drobne niewygody. Wszyscy przyjmują nas tak serdecznie. Ci z Rosji, nasi ulubieńcy—widzą teatr polski po raz pierwszy od początku wojny. Śmieją się, płaczą ze wzruszenia. To wszystko czego nam potrzeba! Boć celem naszym jest nie tylko rozśmieszyć, ale przypomnieć o kraju, wzruszyć.

W jednostkach lotniczych, lądowych, czy u marynarki—czujemy się jak "w rodzinie." Na stacjach "operacyjnych" nastrój zależy od tego, czy powrócili wszyscy z poprzedniej nocy, lub czy powrócą z dzisiejszej wyprawy, bo choć to sekret, choć się o tem nie mówi, ani pisze—to wyczuwa się jednak od razu! Sekret jednak nie da się długo utrzymać. Na kilka minut przed końcem przedstawienia grupka roześmianych lotników, opuszcza cichutko salę, oglądając się za siebie, aby jak najmniej stracić z widowiska.

Domyślamy się: idą na start! Gramy dalej, tylko głos matowieje, a słowa więzną nam gdzieś w gardle. Podczas kolacji, którą gościnnie podejmują nas gospodarze, mocny warkot motoru, wkrada się poprzez śmiechy i gwary. Odlecieli! A z nimi nasze najlepsze myśli i życzenia. Jakże często odjeżdżaliśmy ze ściśniętym sercem i z niepokojem, czy kogoś, z kim przed kilku godzinami wesoło rozmawialiśmy, jutro nie będzie brakowało!

Ten sam nastrój u marynarzy. W zimie odwiedziliśmy ich na "Kujawiaku." Teraz przyjmowali nas w kasynie, w mieście. "Kujawiak" gdzieś na dnie morza.

Po Szkocji jeździmy autobusami, docierając do uroczystych zamków, prymitywnych namiotów, wzorowo urządzonych baraków. Droga wije się poprzez pagórki, łąki i lasy. Mijamy miasta i miasteczka szkockie, na których "inwazja polska" zostawiła wybitne piętno w postaci wiszących w każdym sklepie, kawiarni czy kinie ogłoszeń i reklam polskich, orzełków polskich na płaszczach i swetrach Szkotek, oraz przedmiotów przeznaczonych dla użytku wojska polskiego, ułożonych równiutko za szybami wystawowymi.

Na ulicach pełno żołnierzy. I to tylko polskich. Stoją, śmieją się, rozmawiają i żartują. Przyglądam się im—ułani. Prawie tak jak w Garwolinie, Prużanie czy Mińsku Mazowieckim. Tylko po co te "Poland'y" na ramionach. Wiadomo przecież—że Polacy.

W oddziałach przyjmują nas polską kolacją. Już wiem dlaczego Mickiewicz tyle pięknych słów poświęcił bigosowi . . . "Pana Tadeusza" pisał na obczyźnie!

Broń pancerna hałasem gąsienic wydzwanianym na drogach szkockich wlewa w nas ciepłą falę optymizmu. Budzą nas ze snu mocnego dźwięki polskiej piosenki, śpiewanej przez maszerujące oddziały. Wojenko, wojenko, cóżeś ty za pani! Wydaje się nam to naturalne, tak jakbyśmy słuchali tego nie w Szkocji, ale u siebie w Polsce. A kiedy jeszcze w południe gdzieś z wieży szkockiego miasteczka zabrzmi hejnał "marjacki" i kiedy wychyliwszy się przez okno widzimy grupki ludzi, zapatrzonych wysoko, skąd spływa głos trąbki, to zdaje się nam—tak zdaje się nam przez chwilę—że właściwie nic się nie zmieniło, że to wszystko co się stało, to tylko koszmarny sen, z którego teraz właśnie zostaliśmy przebudzeni.

Na rozdrożu dróg szkockich stoi drogowskaz. Ile razy mijaliśmy takie same—tam u siebie w Polsce, bez najmniejszego zwrócenia uwagi. Ten jednak zagubiony wśród łąk, pagórków i lasów szkockich ten jeden właśnie przykuwa nasze oczy.

W autobusie milkną dowcipy, ustają rozmowy i krzyki. Szofer Anglik przystaje na nasze żądanie. Patrzymy na drogowskaz wszyscy. Szofer zdumionym wzrokiem wodzi po nas, nic a nic nie rozumiejąc, skąd nagle ta cisza jak w kościele, co się stało? A przecież to właściwie nic!

Na drewnianych tablicach drogowskazu widnieją skromne napisy:

Do Warszawy	1610 km.
Do Wilna	1780 km.
Do Poznania	1360 km.

Do Katowic, Lwowa, Krakowa . . .

A może by tak nie wysiadać—a jechać dalej?

IRENA PACZOSKA

Pomoc dla Polaków w Rosji: £7,405

MARYNARKA WOJENNA — POLAKOM W ROSJI

Oficerowie, podoficerowie i marynarze Polskiej Marynarki Wojennej przekazują £150.0.0 /sto pięćdziesiąt funtów/ na pomoc dla Polaków w Rosji.

* * *

Szanowny Panie Redaktorze!

Z okazji zestrzelenia 500-nego i 501-szego samolotu niemieckiego przez Polskie Siły Powietrzne — Kapitan, Oficerowie i Załoga s/s "M." zebrali sumę £16.13.0 /£ szesnaście, sh. trzynaście/ na Pomoc Polakom w Rosji.

Załączając "Money Order" na sumę: £16.13.0 prosimy uprzejmie Pana Redaktora o włączenie tych pieniędzy do Funduszu na powyższy cel.

Z poważaniem

Kapitan, Oficerowie, Załoga

Will you please find enclosed the sum of £35.9.4 for the relief of Polish Children in Russia.

We received this gift from the following stations during our performance of "Polish Panorama":

23.I. R.A.F. Bo.	£ 1.18.6
25.I. R.A.F. Br.	£14. 4.6
26.I. R.A.F. Te.	£ 3. 8.4
28.I. R.A.F. Ha.	£15.18.0
	£35. 9.4

To our friends who contributed in this way so generously to our fund we send our sincerest and warmest thanks.

Polish Forces Theatre "Lwowska Fala"

Dear Sir,

Will you please find enclosed the sum of £50.0.0 and add this money to the Polish Red Cross for the Relief of Poles in Russia.

The amount stated was collected during our performance of "Polish Panorama" organised by the Scottish-Polish Society in Kirkcaldy.

Polish Forces Theatre "Lwowska Fala"

* * *

W załączeniu przesyłamy money order na sumę £8.0.0 /osiem funtów/ na Pomoc Polakom w Rosji od pracowników biura głównego i świetliczarek Polskiej YMCA w W. Brytanii za m-c styczeń 1943 r.

Polska YMCA w W. Brytanii

* * *

W załączeniu przesyłam M.O. na sumę £0.10.0 /dziesięć sz./ na pomoc dla Polaków w Rosji, ofiarowane przez Rev. J. Goodchild, The Vicarage, Long Station, Cambridgeshire.

Jan Zaleski

NA JEŃCÓW POLSKICH

The No. 1 Company of a Scottish Home Guard Battalion have sent us £3 from the profits from their dance held in our Hall, as their contribution towards the Polish Red Cross Prisoner of War Fund. I thank them here most warmly for their handsome gift.

Oficer Oświatowy

Przy niniejszym przesyłamy money order na sumę £4.10.0 /cztery funty, dziesięć szylingów/ jako ofiarę na rzecz Polaków w Rosji. Suma ta została zebrana wśród żołnierzy podczas koncertu Wozu Muzycznego Polskiej YMCA /koncertowała "Kubusiowa Kapela"7 dnia 24 stycznia b.r. w miejscu postoju Komendy Uzupełnień I Korpusu.

Szczepan Baczyński

* * *

W załączeniu przesyłam "Postal Order" na kwotę £1 dla Polaków w Rosji, jako wygraną tytułem zakładu od pana sierżanta G.D.

Z poważaniem

W.A.

* * *

Załączam sh.10 na Pomoc Polakom w Rosji i przekaz na sh.4 z radości, że p. K. odszedł na lepsze stanowisko.

Strumieński M.

* * *

W załączeniu przesyłam £1 /jeden funt/ na Pomoc Polakom w Rosji. Jest to dar pastora E. E. Eddon na kupno kwiatów do świetlicy i za zgodą ofiarodawcy przekazany na powyższy cel.

Łączę wyrazy poważania

Zofia Federowiczowa

* * *

Załączam "Money Order" na £1.10.0 /jeden funt, dziesięć szylingów/ przeznaczonych na pomoc Dzieciom Polskim w Rosji. Suma powyższa została zebrana przez pluton samochodowy Pom. Służby Wojsk. Kobiet.

Sł. Ostrowska

KOMUNIKAT

P.C.K. komunikuje, że przeciążone pracą placówki polskie w ZSRR nie są w stanie udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania dotyczące rodzin wywiezionych do Rosji — wobec powyższego i w celu usprawnienia i przyśpieszenia poszukiwań — Wydział dla Spraw Polaków w ZSRR ogranicza z dniem 1. stycznia 1943 r. poszukiwania na terenie Rosji do najbliższej rodziny t.j. rodziców, żony, męża, dzieci, i rodzeństwa oraz żony i dzieci jeńców, poległych lub bez opiekunów. Zapytania w miarę możności kierować będziemy telegraficznie.

Kierownik Wydziału dla Spraw Polaków w ZSRR

NA RYNGRAF DLA MYŚLIWCA

W załączeniu przesyłam Money Order na sumę £5.0.0 ze składek żołnierzy tut. Oddziału Polskiego z przeznaczeniem na ryngraf dla polskiego lotnika, który zestrzelił 500-ny samolot niemiecki.

Komendant Oddziału Polskiego Inż. Kalina

W załączeniu przesyłam na najbiedniejsze dzieci polskie w Rosji sumę sh.30 /trzydzieści szyl./ zebraną wśród szeregowych Studentów-Polaków studiujących na Uniwersytecie w St. Andrews. Mamy nadzieję że Koledzy w innych ośrodkach nie zawahają się poprzeć tej akcji.

Z.St.

* * *

W załączeniu przesyłam sh.10 /dziesięć szylingów/ na Pomoc Polakom w Rosji, nieprzyjęte przez ks. dziekana Bombasa za odprawioną Mszę św.

Łączę wyrazy poważania

Z.F.

* * *

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £271.6.4 /słownie dwieście siedemdziesiąt jeden funtów, sześć szylingów i cztery pensy/ przekazaliśmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.

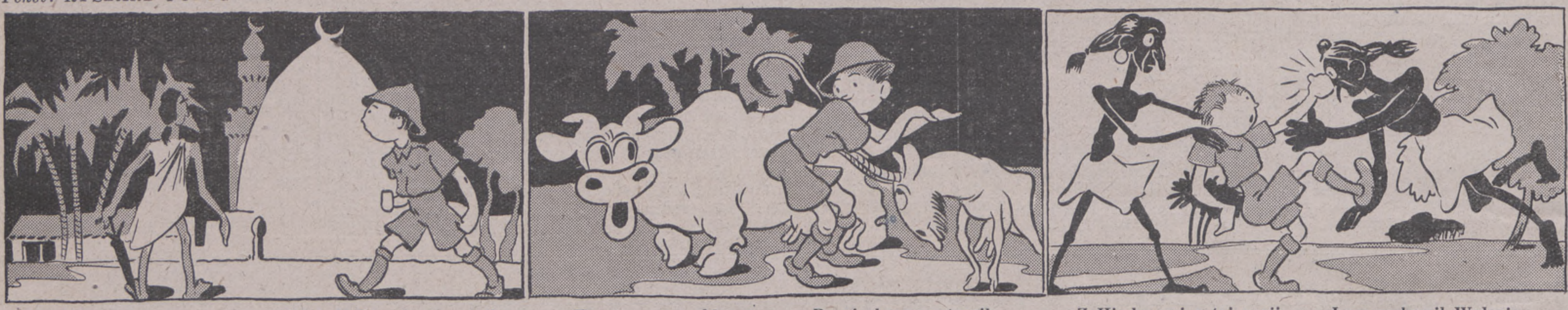
Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £7,405.4.11½ /słownie siedem tysięcy czterysta pięć funtów, cztery szylingi, jedenaście i pół pensa/, 108 pesetów hiszpańskich, 28 dolarów kanadyjskich, 4 dolary amerykańskie i 15 czerwieńców.

FUNDUSZ WALKI CZYNNEJ Z NAJEŹDŹCĄ

Dla uczczenia pamięci ś.p. por. Twardzika Mariana £1.11.6 składają koledzy.

PRZYGODY WALENTEGO POMPKI

Tekst: RYSZARD POBÓG *Rysunki: MARIAN WALENTYNOWICZ*



Napół żywy z gorąca,
O cienistym śnijąc gaju —

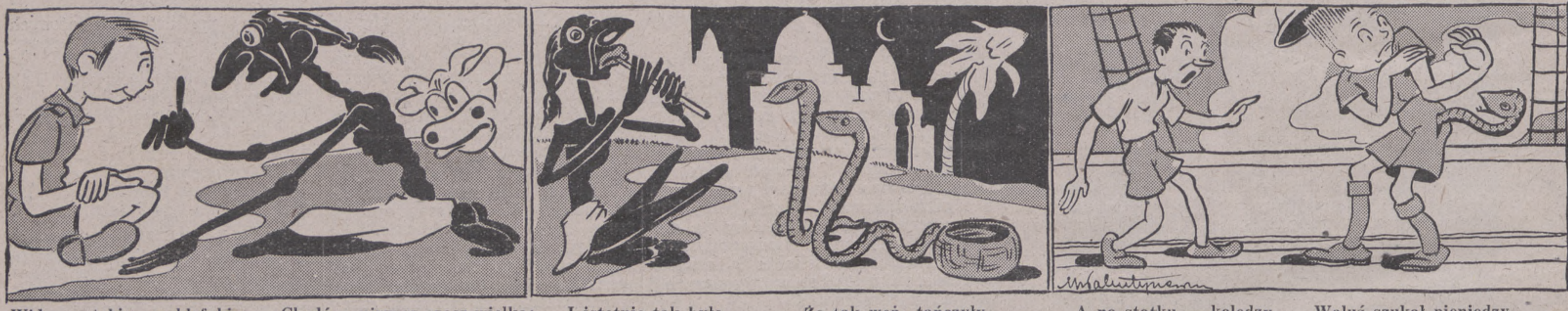
Wysiadł Pompka ze statku
Na postoju w Bombaju.

Tam mu nowe kłopoty
Zaraz spadły na głowę,

Bo niechcący potrącił
Świętą kozę i krowę.

Z Hindusami z tej racji
Wywiązała się bitka,

Lecz wybawił Walusia
Fakir chudy, jak nitka.



Widzę w tobie—rzekł fakir—
Cnoty wodza i męża.

Chodź, a ujrzysz rzecz wielką:
Taniec żmiji i węża.

I istotnie tak było.
Dziwy, dziwy to przecież,

Że tak węże tańczyły
Jak grał fakir na flecie.

A na statku — koledzy
Byli także zdziwieni.

Waluś szukał pieniędzy.
Znalazł . . . węża w kieszeni.

WIECZÓR POEZJI ŻOŁNIERSKIEJ

Drugi wieczór autorski poetów wojskowych urządzony staraniem PEN-Klubu Polskiego odbędzie się dnia 11-go lutego r.b. o godz. 6 po poł. w Londynie w lokalu Ogniska Polskiego, 45, Belgrave Square.

Udział wezmą: Bogumił Andrzejewski, Ryszard Kiersnowski, Józef Miłobędzki, Paweł Moskwa, Jan Rostworowski, Halina Terlecka.

Słowo wstępne wypowie Tymon Terlecki. Kierownik literacki Antoni Bogusławski.

Cena wejścia 2/6.

Całkowity dochód z wieczoru przekazany zostanie na pomoc dla pisarzy polskich w Rosji i na Bliskim Wschodzie.

J. Pietrzycki c/o Kelso, 17, East Preston St., Edinburgh.—Poszukuję Kaliszan, którzy zgodzili by się wziąć udział w indywidualnej pomocy dla jeńców Pułków Kaliskich, oraz poszukuję mjr. Franciszka Żukowskiego i St. Kowalskiego dla których posiadam listy od jeńca kpt. Czesława Kiełczewskiego.

SPIS RZECZY

POSZUKIWANIA

Ryszard Bychowski z Warszawy poszukuje wiadomości o Juliuszu Demelu, synu płk. W.P. absolwencie liceum państwowego im. Stefana Batorego, w Warszawie. Wiadomości kierować do redacji "P.W."

P. Bohdan Wroński proszony jest o podanie do redakcji swego adresu.

Koło Opieki nad Żołnierzem /7, Greenhill Gardens, Edinburgh/, poszukuje:

1/ Majora Stan. Gembarowicza ur. 1896, dla którego posiada wiadomości o żonie i córce;

2/ M. Grüna b. żołnierza Brygady Podhalańskiej, do którego ma list od J. Grün.

E. Maszadro

Mucha Tomasz /Taymouth Castle, Aberfeldy, Perthshire, Scotland/ poszukuje żony Anieli ur. 1912, córki Anny ur. 1937, syna Zbigniewa ur. 1940, ojca żony Gerczaka Jakóba l.66 — ostatnio zamieszkali w Rosji Obł. Osz. rejon Arawan, kołch. Mołotow.

Szczypek Kazimierz /Taymouth Castle, Aberfeldy, Perthshire, Scotland/ poszukuje żony Katarzyny ur. 1912 i syna Józefa ur. 1935 — ostatnio zamieszkali — Kazachstan Obł. Oś. pta Kiszlak, Kiszlakski Selsowiet, Kołchoz 18 Partyjest.

WYDAJE WYDZIAŁ PRAC KULTURALNO-OŚWIATOWYCH MIN. OBR. NAROD.
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej.
Redakcja nie zwraca rękopisów niezakwalifikowanych do druku.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh. 20. Zarezerwowane miejsce 50% drożej. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505 i 5506.

Printed for "Polska Walcząca" by St. Clements Press, Ltd., Portugal St., Kingsway, W.C.2. Registered at the G.P.O. as a newspaper.